This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

HE
587
.G3
A3

Sammlung

der

seit dem Reichs-Deputations-Hauptschluß

vom 25. Februar 1803

in Bezug auf

Rheinhandel und Schifffahrt

erschienenen

Gesetze, Verordnungen

und

allgemeinen Instructionen.

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

Germany. Laws, statutes, etc.

Zusammengetragen und geordnet

von

H. Herman,

General-Sekretär der Central-Commission für die Rheinschifffahrt zu Mainz.

Erste Fortsetzung-Supplement.

Mainz, 1831.

In der Simon Müller'schen Buchhandlung.

Uebereinkunft

unter

den Uferstaaten des Rheins

und

auf die Schifffahrt dieses Flusses sich beziehende

Ordnung

unterzeichnet zu Mainz den 31. März 1831.

Ratificirt von

Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog von Baden, den 24. Mai 1831.
Seiner Majestät dem König von Baiern, den 30. Mai 1831.
Seiner Majestät dem König der Franzosen, den 28. Mai 1831.
Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog von Hessen, den 27. Mai 1831.
Seiner Durchlaucht dem Herzog zu Nassau, den 30. Mai 1831.
Seiner Majestät dem König der Niederlande, den 26. Mai 1831.
Seiner Majestät dem König von Preußen, den 19. Mai 1831.

Ausgewechselt wurden die Ratificationen zu Mainz in dem Sitzungs-Saale Hochverordneter Central-Commission den 16. Juni 1831, und Vertragsmäßig wurde beschlossen, daß die neue Rheinschifffahrts-Ordnung am 17. Juli 1831 in's Leben treten sollte, wie das 521. beigedruckte Separat-Protocoll vom 16. Juni 1831 beweiset.

Mainz, 1831.
In der Simon Müller'schen Buchhandlung.

Den

Allerhöchsten und Höchsten

Rheinufer-Staaten

allerunterthänigst gewidmet

vom

Verfasser.

Uebereinkunft

unter den Uferstaaten des Rheins und auf die Schifffahrt dieses Flusses sich beziehende Ordnung.

Da die Abfassung einer definitiven Rheinschifffahrts-Ordnung, nach den Bestimmungen der Wiener Congreßacte, Schwierigkeiten in Folge der Art und Weise gefunden hat, wie von den Regierungen der Uferstaaten die allgemeinen Grundsätze dieser Acte in ihrer Anwendung auf die aus Deutschland geraden Weges durch die Niederlande in's offene Meer und umgekehrt fahrenden Schiffe verstanden worden sind; indem Seine Majestät der König der Niederlande beharrlich behaupteten, daß sich Ihre Souveränitätsrechte, ohne die mindeste Beschränkung, über das Ihre Staaten bespülende Meer selbst dahin erstrecken, wo mit demselben die Gewässer des Rheins zusammenfließen, und daß als die Fortsetzung dieses Stromes innerhalb der Niederlande nur der Leck allein, nach den der Wiener Congreßacte vorausgegangenen Verhandlungen, angesehen werden müsse; während Seine Majestät der König von Preußen, Seine Majestät der König von Bayern und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen beharrlich behaupteten, die Ausübung dieser Rechte, soweit solche auf die aus dem Rhein in's offene Meer und umgekehrt fahrenden Schiffe angewendet wer-

den wollten, sey durch die Wiener Congreßacte beschränkt worden, und unter der Benennung des Rheins habe besagte Acte den ganzen Lauf, alle Arme und alle Ausmündungen dieses Stromes innerhalb der Niederlande ohne irgend einen Unterschied begriffen; — Ansichten, welchen nun ebenfalls Seine Majestät der König der Franzosen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden beigetreten sind: so haben die Uferstaaten für angemessen erachtet, alle die, über allgemeine Grundsätze der Wiener Congreßacte in Bezug auf die Rheinschifffahrt erhobenen Streitfragen, so wie die daraus abzuleitenden Folgerungen unberührt zu lassen und auf der Grundlage eines Gesammtinbegriffes gegenseitig gemachter und angenommener Vorschläge, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß diese Verständigung den beiderseits behaupteten Rechten und Grundsätzen in keiner Art Eintrag thun solle, eine Vereinbarung über diejenigen Maaßregeln und reglementarischen Bestimmungen zu treffen, deren die Rheinschifffahrt nicht länger entbehren kann.

Zu diesem Zwecke haben die nachstehend bezeichneten hohen vertragschließenden Theile, namentlich:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden, den Herrn Johann Lambert Büchler, Ihren Legationsrath, Ritter des Großherzoglich-Badischen Zähringer Löwenordens und des Kaiserlich-Russischen St. Annenordens 2ter Classe;

Seine Majestät der König von Baiern, den Herrn Bernhard Sebastian von Rau, Ihren geheimen Hofrath, Ritter des Civil-Verdienstordens der Königlich-Bayerischen Krone, des Kaiserlich-Oesterreichischen Leopold- und des Kaiserlich-Russischen St. Annenordens 2ter Classe;

Seine Majestät der König der Franzosen, den Herrn Hubert Engelhardt, Ihren Commissär;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein, den Herrn Georg Carl August Verdier, Ihren Regierungsrath;

Seine Durchlaucht der Herzog zu Nassau, den Herrn

Ludwig von Rößler, Ihren geheimen Rath und General-Domainen-Director, Ritter des Königlich-Niederländischen Löwenordens, des Civil-Verdienstordens der Königlich-Bayerischen Krone und des Königlich-Würtembergischen Ordens der Krone;

Seine Majestät der König der Niederlande, den Herrn Johann Bourcourd, Ihren Staatsrath, Ritter des Königlich-Niederländischen Löwenordens;

Seine Majestät der König von Preußen, den Herrn Heinrich Delius, Ihren Regierungs-Chef-Präsidenten, Ritter des Königlich-Preußischen rothen Adlerordens 2ter Classe mit Eichenlaub und Commandeur des Königlich-Französischen Ordens der Ehrenlegion;

zu Ihren bevollmächtigten Commissarien ernannt, welche, nach Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind:

Erster Titel.

Von der Schifffahrt auf dem Rhein im Allgemeinen und von den in dieser Hinsicht unter den hohen vertragschließenden Theilen gegenseitig verabredeten Anordnungen und Zugeständnissen.

Artikel 1.

Die Schifffahrt auf dem Rheinstrome in seinem ganzen Laufe soll von da an, wo dieser Fluß schiffbar wird, bis in die See, sowohl aufwärts als abwärts, völlig frei seyn und in Bezug auf den Handel niemanden untersagt werden können; wobei man sich jedoch nach den Polizeivorschriften, welche die Aufrechthaltung der allgemeinen Sicherheit erfordert, und nach den durch die gegenwärtige Ordnung festgesetzten Bestimmungen zu achten hat.

Artikel 2.

Seine Majestät der König der Niederlande erklären Sich damit einverstanden, daß als Fortsetzung des Rheins innerhalb des Königreichs der Niederlande, der Leck und der mit dem Namen »Waal« bezeichnete Stromarm betrachtet werden.

Auf diese beiden, als Verlängerung des Rheins zu betrachtenden Flüsse, finden demnach die Bestimmungen der gegenwärtigen Rheinschifffahrts-Ordnung Anwendung.

Artikel 3.

Schiffe, die Eigenthum der Unterthanen der Uferstaaten und zur Rheinschifffahrt gehörig sind, dürfen, wenn sie durch das Königreich der Niederlande aus den Rheingewässern in die offene See und umgekehrt fahren, zu keiner Umladung oder Löschung angehalten werden.

Für die hier in Rede stehenden Schiffe, falls dieselben geraden Weges und ohne umzuladen durch das Königreich der Niederlande fahren, soll die Verbindung mit der offenen See, sowohl bei ihrer Ausfahrt durch den Leck und die Waal, als bei ihrer Einfahrt aus der See in diese Stromarme, mittelst der besuchtesten Wasserstraßen statt finden; nämlich für die Schiffe, welche sich des Leck's bedienen, Rotterdam und Briel vorbei, und für diejenigen, welche sich der Waal bedienen, Dortrecht und Helvoetsluys vorbei durch das Hollandsdiep und das Haringvliet; alles jedoch unter den in gegenwärtiger Ordnung enthaltenen Clauseln und Bedingungen, so weit solche darauf anwendbar sind.

Den besagten Schiffen soll auch die Benutzung der, mittelst des Canals de Voorne etwa darzustellenden künstlichen Wasserverbindung mit Helvoetsluys unter dem Vorbehalte freistehen, daß sie alsdann dieselben besondern Gebühren, welchen die niederländischen National-Fahrzeuge wegen des Gebrauches der gedachten Wasserverbindung unterworfen seyn werden, dafür zu entrichten haben würden.

Sollte durch Naturereignisse oder Kunstanlagen die directe

Verbindung mit der offenen See über Briel oder Helvoetsluys in der Folge für die Schifffahrt unbrauchbar werden: so wird die Niederländische Regierung an deren Stelle dem Handel und der Schifffahrt der Rheinuferstaaten eine andere Wasserstraße anweisen, welche eben so gut ist als diejenige, die dem Handel und der Schifffahrt ihrer eigenen Unterthanen zum Ersatze für jenen unbrauchbar gewordenen Verbindungsweg eröffnet werden wird.

Ebenso soll für den Fall, wenn der Canal de Voorne unfahrbar werden, und an dessen Stelle zu Gunsten des Handels und der Rheinschifffahrt der Niederländischen Unterthanen ein anderer künstlicher Verbindungsweg mit Helvoetsluys treten sollte, den Schiffen, welche Eigenthum der Unterthanen der übrigen Rheinuferstaaten und zur Rheinschifffahrt gehörig sind, die Mitbenutzung dieses Verbindungsweges unter denselben Obliegenheiten verstattet seyn, welche den Niederländischen Schiffen gleicher Art alsdann werden aufgelegt werden.

Als zur Rheinschifffahrt im Sinne der gegenwärtigen Ordnung gehörig, sollen alle Schiffe betrachtet werden, deren Patrone oder Führer, abgesehen von den im Artikel 27 bezeichneten Papieren, mit dem im Artikel 42 vorgeschriebenen Patente versehen sind.

Artikel 4.

Waaren, die aus der offenen See eingehen, um durch die Gewässer der Waal oder des Leck's über Lobith nach Deutschland, Frankreich, der Schweitz oder weiter geführt zu werden, oder solche, die aus Deutschland, Frankreich, der Schweitz oder weiterher kommen und durch die fraglichen Gewässer in die offene See ausgeführt werden sollen, unterliegen zwar, wenn sie ohne Ausladung direct transitiren, den weiter unten im Artikel 39 angegebenen Formalitäten, sind jedoch bei ihrem Durchgange durch das Niederländische Gebiet auf den, im vorhergehenden Artikel vorgezeichneten Wasserstraßen, von allen Transito-Abgaben, Zöllen oder

andern dergleichen Gebühren frei. — An die Stelle dieser letztern tritt eine festbestimmte Abgabe (droit fixe) von Dreizehn und einem Viertel Centen Niederländischen Geldes für den Zentner bei der Bergfahrt und von neun Centen Niederländischen Geldes für den Zentner bei der Thalfahrt, mit Ausnahme derjenigen Artikel, welche in dem der gegenwärtigen Uebereinkunft unter Litt. A. beigefügten Verzeichnisse einzeln namhaft gemacht sind, und für welche, nach den darin enthaltenen Ansätzen, eine fest bestimmte Abgabe von höherem oder geringerem Betrage zu zahlen ist. Sofern es indessen Seine Majestät der König der Niederlande etwa angemessen erachten sollten, einen Theil der Schiffahrts-Abgaben für die Strecken von Lobith bis Krimpen oder Gorcum, oder umgekehrt nicht erheben zu lassen, soll es Allerhöchst Ihnen unbenommen seyn, diesen Theil noch der gedachten festbestimmten Abgabe hinzuzusetzen. Da diese Abgabe nach der Strecke von Gorcum bis in die offene See, auf dem Wege Dortrecht und Helvoetsluys vorbei, durch das Hollandsdiep und das Haringvliet, mit Beobachtung des Verhältnisses der muthmaßlichen Entfernung zwischen Straßburg und der Niederländischen Gränze berechnet worden ist: so hat man sich ferner dahin vereiniget, daß dieselbe, je nachdem das Resultat der in Gemäßheit des nachfolgenden Artikels 18 zu bewirkenden Vermessung bis in die offene See ausfallen wird, einer Vermehrung oder einer Verminderung unterliegen, und daß die im zweiten Absatz des nachfolgenden Artikels 19 enthaltene Bestimmung, eintretenden Falls, auch auf diejenigen Handels-Artikel, welche in dem Verzeichnisse Litt. A unter Nro 2 schon mit niedrigeren Zollsätzen aufgeführt sind, gleichmäßig, wiewohl nur in so weit Anwendung finden soll, als nicht die, unter Nro 1 des nämlichen Verzeichnisses begriffenen Handels-Artikel zum Gegenstande der fraglichen Bestimmung gemacht werden.

Artikel 5.

Seine Majestät, der König der Niederlande, ertheilen

außerdem Ihre Zustimmung dazu, daß die Schiffspatrone oder Führer, welche zur Ausfuhr über See durch die Häfen von Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam bestimmte Waaren an Bord haben, gleichwohl aber sich in dem Fall befinden, daselbst auszuladen, um Waaren in dortigen Niederlagen zu lagern oder zum innern Verbrauche abzuliefern, oder auch um ihre Ladung zu vervollständigen, — nachdem sie bei den, zur Erhebung der Schiffahrts-Gebühr errichteten Zollstellen zu Lobith, Vreeswyk, Tiel, Gorcum oder Krimpen die, im vorhergehenden Artikel erwähnte festbestimmte Abgabe nach Maaßgabe derjenigen verificirten Manifeste, womit jeder Schiffspatron oder Führer versehen seyn muß, entrichtet haben, und sofern sie nur hinsichtlich der zum Ausladen in den besagten Seehäfen bestimmten Waaren den Vorschriften des im Königreiche der Niederlande gültigen allgemeinen Gesetzes, in Betreff der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben Folge leisten — nach eigenem Belieben durch jedwede, zum Orte ihrer Bestimmung führende Gewässer, Flüsse oder Canäle ihre Fahrt nehmen, und demnächst auch ihre Reise von den benannten Seehäfen bis in die offene See — gleichviel, durch welchen Arm des Meeres sie fahren wollen — fortsetzen dürfen, ohne wegen der mehr oder minder langen Strecken, welche sie dabei zu befahren gesonnen sind, zur Zahlung irgend einer Ergänzungs-Gebühr angehalten werden zu können.

Die besagten Schiffspatrone oder Führer sollen, wenn sie die im Artikel 3 angegebene gerade Wasserstraße verlassen, lediglich nur den, durch die allgemeine Niederländische Gesetzgebung zur Verhinderung von Unterschleifen vorgeschriebenen, Zoll-Formalitäten und der Zahlung derjenigen Wasser-Wegegelder, Schleusen- und Brückengelder ꝛc., welche die Niederländischen Schiffer entrichten, unterworfen werden.

Die nämlichen Bestimmungen, sowohl hinsichtlich der festbestimmten Abgabe, als in Betreff der Befahrung Niederländischer Gewässer, Flüsse und Canäle, finden auf Patrone oder Führer solcher, den Unterthanen der Uferstaaten zuste-

hender und zur Rheinschifffahrt gehöriger Schiffe Anwendung, welche, von der See kommend, Waaren geladen haben, die zur Durchfuhr nach dem Rhein, eine der Städte Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam vorbei, bestimmt sind und daselbst ausladen, sey es, um dort Waaren in Niederlagen zu lagern oder solche zum innern Verbrauch abzuliefern, oder sey es auch, um ihre Ladung zu vervollständigen, und demnächst, um sich an den Ort ihrer Bestimmung zu begeben, nach dem Rhein fahren wollen.

Artikel 6.

Ebenso wird für alle, Rheinabwärts über See auszuführende, oder von der See her auf dem Rhein nach Deutschland, Frankreich, der Schweitz oder einer weiteren Bestimmung einzuführende Waaren, wenn sie für die Häfen von Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam bestimmt sind, um in den in besagten Häfen errichteten Zoll-Niederlagen auf längere oder kürzere Zeit gelagert zu werden, Befreiung von den gewöhnlichen Transito-Gebühren zugestanden. In diesem Falle tritt die, durch Artikel 4 und den ihm beigefügten Tarif festbestimmte Abgabe an die Stelle der Transito-Gebühren, gleichviel welcher unter den oben benannten Handelsplätzen auch zum Orte der Niederlage gewählt werden mag; jedoch mit Vorbehalt der, durch die allgemeine Niederländische Gesetzgebung als Schutzwehr gegen Unterschleife vorgeschriebenen Zoll-Formalitäten, der Lokal-Verordnungen über Hafenpolizei und der Zahlung der gewöhnlichen Wasser-Wegegelder, Schleusen- und Brückengelder auf Flüssen, Gewässer und Canälen, die nicht zu den im Artikel 3 bezeichneten directen Rheinstraßen gehören.

Die auf die oben besagte Weise in Niederlagen zu lagernden Waaren zahlen, als zum Rheinhandel der Unterthanen von Uferstaaten gehörig, an Magazin-, Bohlwerks-, Krahn- und Wagegebühren, sofern dabei von dergleichen Anlagen Gebrauch gemacht wird, überhaupt nur die, im nachfolgenden Artikel 69 als Maximum angegeben Beträge.

Artikel 7.

Um bei den im vorhergehenden Artikel erwähnten Niederländischen Niederlagen die Vortheile der Befreiung von den gewöhnlichen Transito-Gebühren zu genießen, müssen die aus Deutschland, Frankreich, der Schweitz oder weiterher kommenden Waaren auf Schiffen, die der Rheinschifffahrt angehören, hingebracht worden seyn, in welchem Falle sie, ohne Unterschied der Flagge, unter welcher sie weiter verladen werden, anstatt jeder andern Zollgebühr, die im Artikel 4 festbestimmte Abgabe in dem Augenblick erst zu entrichten haben, wenn sie zur Ausfuhr über See declarirt worden sind.

Waaren hingegen, die von der offenen See kommen — gleichviel welcher Nation das Fahrzeug, worauf sie gebracht werden, angehören mag — sollen nach ihrer Ausladung in Niederländischen Häfen die festbestimmte Abgabe, anstatt der Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangsabgaben, wozu eine andere Bestimmung derselben etwa Veranlassung geben könnte, alsdann erst zu entrichten haben, wenn sie zur Ausfuhr auf dem Rhein nach Deutschland, Frankreich, der Schweitz oder einer weiteren Bestimmung declarirt und zu diesem Ende an Bord eines zur Rheinschifffahrt gehörigen und einem Unterthan der Uferstaaten zustehenden Fahrzeuges verladen worden sind.

In dem einen wie in dem andern Falle sind die fraglichen Waaren nur bis zu der dem Orte, wo sie den Rhein verlassen, oder auch von der dem Orte, wo sie in diesen Strom einlaufen, am nächsten belegenen Zollstellen an, der Zahlung der gewöhnlichen Rheinschifffahrts-Gebühr unterworfen, wovon in den folgenden Titeln die Rede seyn wird.

Artikel 8.

Den See-Tonnen-Geldern, so wie den Leuchtthurms-Geldern, Lootsen-Geldern und andern dergleichen Abgaben, die jedes See-Schiff beim Eingange und Ausgange über See in den Niederlanden zu entrichten hat und deren Erhebung

sich nach der dortigen gewöhnlichen Landes-Gesetzgebung richtet, geschieht durch die vorstehenden Artikel in keiner Art Eintrag, wobei jedoch die Bestimmung des nachfolgenden Artikels 12 zu beobachten ist.

Artikel 9.

Die hohen Regierungen der Uferstaaten machen sich zur Erwiederung der ihnen günstigen, in den vorstehenden Artikeln enthaltenen Stipulationen dazu verbindlich, die bereits durch die Wiener Congreßacte für den ganzen Lauf des Rheins verabredete allgemeine Befreiung von Transito-Gebühr zu Gunsten der Niederländischen Schiffe auf den Wasser-Transport solcher Waaren auszudehnen, welche den Rhein verlassen und in Flüsse, Canäle oder andere schiffbare Verbindungswege des Inlandes einlaufen, um sodann durch die gedachten Staaten zu transitiren, in so weit letzteres ohne Vertauschung des Wasser-Transportes mit einem Land-Transporte geschehen kann.

Wo dieser Fall einer Vertauschung des Wasser-Transportes mit einem Land-Transporte eintritt, unterliegen die Waaren den Anordnungen der gewöhnlichen Gesetzgebung jener respectiven Regierungen. — Die Schiffer, welche den Rhein verlassen, um sich schiffbarer Verbindungswege im Innern der Uferstaaten zu bedienen, haben sich in allen Fällen den daselbst zur Verhinderung von Unterschleifen hinsichtlich des Transits bestehenden Formalitäten, so wie der Zahlung der daselbst angeordneten Wasser-Wegegelder, Brücken- und Schleusengelder u. s. w. und zwar auf demselben Fuße, wie ähnliche Fahrzeuge der respectiven Uferstaaten, zu unterwerfen.

Artikel 10.

Die hohen Regierungen der übrigen Uferstaaten machen sich auch ihrerseits dazu anheischig, daß jede von ihnen eine oder mehrere Städte längs des Rheinufers zu Freihäfen für den Rheinhandel erklären werde, namentlich:

die Preußische Regierung, die Städte Cöln und Düsseldorf, indem sie sich zugleich bereit erklärt, die Zahl der Preußischen Freihäfen in der Folge, wenn das Bedürfniß oder die Umstände es erfordern sollten, noch zu vermehren;

die Nassauische Regierung, Biebrich u. Oberlahnstein;

die Hessische Regierung, Mainz;

die Badensche Regierung, Mannheim;

die Bayerische Regierung, Speier;

die Französische Regierung, Straßburg (vid. Art. 11);

Sämmtliche Regierungen unter dem Vorbehalte, die Zahl ihrer Freihäfen nach Gutfinden zu vermehren,

solchergestalt, daß die aus dem Königreiche der Niederlande kommenden oder zum Transporte dahin bestimmten Waaren, welche auf Niederländischen oder auf allen andern den Unterthanen der Rheinuferstaaten gehörigen Schiffen nach jenen Freihäfen gebracht werden, auf längere oder kürzere Zeit daselbst in Niederlagen gelagert und demnächst zum ferneren Transitiren auf dem Rhein oder auf den andern im Artikel 9 bezeichneten inneren schiffbaren Verbindungswegen, mit der Bestimmung nach dem Innern von Deutschland oder nach der Schweiz, durch die Gebiete der Uferstaaten weiter befördert werden können, ohne in einem dieser beiden Fälle irgend einer Eingangs- Ausgangs- und Durchgangsgebühr unterworfen zu sein; jedoch mit dem Vorbehalte, zur Zeit ihrer Lagerung die in den betreffenden Freihäfen allgemein festgesetzten Magazin-, Bohlwerks-, Krahn- oder Wagegebühren entrichten zu müssen, welche aber in keinem Falle die durch den Artikel 69 der gegenwärtigen Ordnung fixirten Sätze übersteigen dürfen.

Uebrigens versteht es sich, daß Waaren, welche in den oben vorgesehenen Fällen die im Artikel 3 bezeichnete Rheinstraße oder die mit dem Rhein zusammenfließenden und einer ähnlichen Verwaltungs-Ordnung wie dieser Strom unterworfenen Flüsse verlassen, um auf anderen schiffbaren Wasser-

wegen durch die Uferstaaten zu transitiren, den durch die bestehende Gesetzgebung in besagten Staaten zur Controllirung und Beaufsichtigung der Zoll- und Steuergebühren vorgeschriebenen Formalitäten, so wie der Zahlung von Wasser-Wegegeldern, Barriere-, Brücken-, Schleusengeldern und anderen Abgaben dieser Art unterliegen können, ohne daß jedoch die Niederländischen Schiffe oder die Waaren, welche aus den Niederlanden kommen oder dahin gehen, auf eine weniger vortheilhafte Art, als die Schiffe oder Waaren derjenigen Uferstaaten, durch deren Gebiet sie passiren, behandelt werden dürften.

Artikel 11.

Den Regierungen der Uferstaaten des Main's, des Neckar's und anderer in den Rhein fallenden Flüsse soll für ihre Waaren in den Niederländischen, so wie in den am Rhein zu errichtenden Freihäfen der Genuß derselben Vorrechte, wie solche in den vorstehenden Artikeln bewilligt sind, von dem Zeitpunkte an verstattet seyn, wo sie in ihren respectiven Gebieten und an den Ufern besagter Flüsse ähnliche Freihäfen unter den im vorstehenden Artikel erwähnten Stipulationen errichtet haben werden.

Da die französische Regierung den vorhergehenden drei Artikeln nicht unbedingt beitreten kann: so bezieht sich dieselbe hinsichtlich der Ausführung, welche auf ihrem Gebiet statt finden wird, auf die in dem Protokolle, welches diesem Reglement beigefügt ist, enthaltene Erklärung, indem solche die nämliche Kraft und Wirkung haben soll, als wenn sie wörtlich in den Vertrag aufgenommen wäre.

Artikel 12.

Als Gegenleistung dafür, daß die dem Niederländischen Rheinhandel angehörigen, aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiterher kommenden oder dahin gehenden

Waaren, welche auf schiffbaren Wasserwegen durch die Uferstaaten geführt werden, von aller Transito- oder sonst festbestimmten Abgabe befreiet sind, gewähren Seine Majestät der König der Niederlande ferner noch den zum Rheinhandel gehörigen Schiffen der Rheinuferstaaten, wenn dieselben zugleich für die Seefahrt bestimmt sind, Gleichstellung ihrer Flagge mit der Niederländischen Flagge in Bezug auf Tonnengelder, Lootsen-, Leuchtthurm- und andere dergleichen Gebühren.

Um den Vortheil dieser Gleichstellung zu genießen, haben die Schiffspatrone und Führer nichts weiter zu thun, als den mit Erhebung besagter Gebühren beauftragten Beamten in den Niederländischen Häfen das ihnen in ihrer Eigenschaft als Rheinschiffer, dem nachstehenden Artikel 42 gemäß, ausgestellte Patent vorzuzeigen.

Artikel 13.

Ereignet sich der Fall, daß Schiffe, welche der Rheinschiffahrt angehörig und Eigenthum der Unterthanen der Uferstaaten sind, wegen eintretenden Bedürfnisses einer Unterbrechung ihrer Fahrt oder des Ueberwinterns halber, in einen Niederländischen Hafen einzulaufen und daselbst durch höhere Gewalt theilweise oder gänzlich auszuladen genöthiget sind: so sollen sie alles des Schutzes und aller der Vortheile zu genießen haben, welche durch die im fraglichen Königreiche bestehende Zoll-Gesetzgebung den Schiffen aller andern Nationen zugesichert sind, wobei sie sich jedoch den durch dieselbe Gesetzgebung gegen den Unterschleif vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln unterziehen müssen.

Es wird hierbei ausdrücklich bevorwortet, daß der Aufenthalt von Rheinschiffen in Niederländischen Seehäfen, wenn solcher durch die in gegenwärtigem Artikel ausgedrückten Ursachen herbeigeführt wird, zu keinem hieraus abzuleitenden Anspruche auf Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangs-Abgaben irgend einer Art Veranlassung geben soll.

Diese nämliche Bestimmung kommt auch alsdann zur An-

wendung, wenn bei einer dem obigen Artikel 4 gemäß stattfindenden Verbleiung oder Versiegelung der Lucken oder der zur Waaren-Niederlage dienenden Räume, die Patrone oder Führer von Schiffen, welche von Krimpen oder Gorcum bis in die offene See oder umgekehrt durch das Niederländische Gebiet passiren, wegen Wassermangels oder anderer ausserordentlicher Umstände halber zu lichten oder einige Waaren überzuladen genöthigt sind, ohne daß sie in irgend einen Hafen einlaufen; nur müssen sie sich vorher — abgesehen von den in den nachfolgenden Artikeln 38 und 39 angegebenen Abwesenheits- oder besondern Nothfällen — an die nächsten Zollbeamten gewendet haben, um die Bleie oder Siegel abnehmen zu lassen; auch müssen sie sich den weitern Vorkehrungen, welche von den letzteren zur Verhütung heimlicher Einschwärzung eines Theils der Ladung für nöthig gehalten werden, unterziehen; die solchergestalt abgeladenen Waaren aber müssen demnächst, bevor sie an die letzte zur Erhebung der Rheinschifffahrtszölle oder der festbestimmten Abgabe bestehende Zollstelle gelangen, wieder auf dieselben Schiffe verladen werden, welche sie gebracht haben.

Zweiter Titel.

Von den Rheinschifffahrts-Abgaben und den Mitteln, sich von der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern.

Artikel 14.

Wer auf dem Rhein, von da, wo derselbe schiffbar wird, bis nach Krimpen oder Gorcum, mit Inbegriff des Leck's und der Waal, und umgekehrt, Schifffahrt treibt, hat unter dem Titel von Schifffahrtsabgaben:

1) eine Schiffsgebühr für jedes Schiff, dessen Ladungsfähigkeit auf Fünfzig Centner und höher steigt;
2) einen Zoll von der Ladung nach ihrem Centner-Gewicht zu zahlen.

Artikel 15.

Zur Erhebung der Schiffs-Gebühr und des Zolles von der Ladung sind folgende Zollstellen bestimmt:

a) für die Fahrt abwärts:

Breisach, bei Straßburg an der großen Rheinbrücke, Neuburg, Mannheim, Mainz, Caub, Coblenz, Andernach, Linz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Lobith, Vreeswyck und Tiel;

b) für die Fahrt aufwärts:

Gorcum, Tiel, Krimpen, Vreeswyck, Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Cöln, Linz, Andernach, Coblenz, Caub, Mainz, Mannheim, Neuburg, bei Straßburg an der großen Rheinbrücke, und Breisach.

Artikel 16.

An jeder hiernach zur Erhebung befugten Zollstelle, welcher ein Schiff vorbei oder von welcher es abfährt, ist die in dem Tarif unter B bestimmte Schiffsgebühr und für den Centner Ladung, nach den Entfernungen berechnet, der in der Anlage C provisorisch ausgeworfene Zoll, für jede Zollstelle besonders zu entrichten.

Die hohen Contrahenten behalten sich jedenfalls vor, in der durch das gegenwärtige Reglement vorgesehenen Jahres-Versammlung ihrer Commissarien weiter prüfen zu lassen, ob die tarifirten Sätze der Ladungs- und Schiffsgebühren im Ganzen oder im Einzelnen noch zu ermäßigen sind.

Artikel 17.

Die Schiffsgebühr wird auf den Grund eines Aichungs-Manifestes erhoben, welches der Schiffspatron oder Führer bei sich haben muß, und jeder Uferstaat hat die nöthigen Maaßregeln zu treffen, damit diese Aichung in Gemäßheit der gegenwärtig am Rhein zwischen Straßburg und der Niederländischen Gränze üblichen Methode mit einem, nach dem Decimal-System in Grade abgetheilten Maaßstocke geschehe; jedoch unbeschadet der Abänderungen, welche die Central-Commission hierbei eintreten zu lassen angemessen finden könnte.

Artikel 18.

Da die Festsetzung des im Tarif C ausgeworfenen Zolles nur auf den, aus vorhandenen Stromkarten entnommenen, mehr oder weniger genauen Angaben beruhet: so soll im ersten Jahre nach der Ratification der gegenwärtigen Ordnung fernerweitig zu einer Vermessung des Stromes in seiner ganzen Länge bis Krimpen und Gorcum geschritten und der Tarif demnächst nach dem Resultat dieser Vermessung dergestalt definitiv festgestellet werden, daß der Gesammtbetrag der Gebühren nicht das Verhältniß übersteige, welches sich im 3ten Artikel des Anhanges von der Rheinschifffahrt zur Wiener Congreßacte festgesetzt findet, und daß die Entfernung von Lobith bis Gorcum gleichmäßig zur Basis für den Betrag des Zolles von Lobith bis Krimpen und umgekehrt dienen, und für beide Strecken der nämliche Zoll erhoben werden soll.

Die Central-Commission wird zu diesem Ende einen Sachverständigen abordnen, denselben im gemeinschaftlichen Interesse aller Uferstaaten eidlich verpflichten und ihm die obere Leitung des ganzen Vermessungsgeschäftes übertragen.

Jedem einzelnen Uferstaate für sich soll es freistehen, diesem Gesammt-Abgeordneten zum Behufe der Controllirung seines Verfahrens einen Special-Commissarius auf eigene Kosten beizugeben.

Entsteht zwischen dem Gesammt-Abgeordneten und dem Special-Commissarius eine Meinungsverschiedenheit: so ist von der Central-Commission darüber zu entscheiden.

Die durch vorgenommene Stromcorrectionen bewirkte Abkürzung des Laufes, soll übrigens keine Minderung des Tarifs begründen; wohlverstanden jedoch, daß dergleichen Rectificationen, welche unbestreitbar von allgemeinem Interesse sind, nur in Uebereinstimmung mit den übrigen Uferstaaten unternommen werden.

Artikel 19.

Der in dem Tarif C provisorisch festgesetzte ganze Zoll

soll für die in den Zusätzen dieses Tarifs benannten Artikel ermäßiget werden.

Sollte es sich zeigen, daß auch andere Gegenstände diese Ermäßigung des Zollsatzes nothwendig erfordern, oder daß es zweckmäßig sey, an den Zollsätzen der gegenwärtig schon geringer belasteten Gegenstände Veränderungen vorzunehmen: so wird die Central-Commission bei ihren jährlichen Zusammenkünften deshalb ihre Vorschläge machen, welche alsdann von den Staaten, die im Besitze der Hoheit über das Strombett des Rheins sind, geprüft und, in so fern ihre Ansichten damit übereinstimmen, in einem Zusatze zu dem Tarif aufgenommen werden sollen.

Artikel 20.

Die Tarife werden in den Zollstellen öffentlich angeschlagen.

Artikel 21.

Unter dem Centner wird das Gewicht von Fünfzig Kilogrammen Französischen Gewichtes oder Fünfzig Pfund Niederländischen Gewichtes verstanden. Die Erhebung der Rheinschifffahrtsabgaben soll nach diesem Gewichte und seinen Unterabtheilungen geschehen.

Zu diesem Ende soll auf allen von den respectiven Regierungen zu bestimmenden Zollstellen, auch Ein- und Ausladehäfen, richtiges Französisches oder Niederländisches Gewicht vorhanden seyn.

Bei Gegenständen, die nicht gewogen werden können, soll die Feststellung ihres Verhältnisses zum Gewichte auch fernerhin nach der, zu diesem Behufe von der ehemaligen General-Octroi-Direction in Gemäßheit der Artikel 104 und 105 der Convention vom Jahre 1804 angefertigten, Gewichtstabelle geschehen: jedoch mit Vorbehalt der Abänderungen, welche die Central-Commission in der Folge dabei eintreten zu lassen nöthig finden dürfte.

Artikel 22.

Die Zahlung geschieht auf allen Zollstellen, ohne Unterschied der Gebiete wozu sie gehören, nach der Wahl des Schiffspatrons oder Führers entweder in Gold- oder Silbermünze des Landes, wo sie zu leisten ist, oder in Französischer Gold- oder Silbermünze, jedoch nur in 40-, 20-, 5-, 2-, 1-, oder ½ Frankenstücken nach dem Gesetze vom 28. März 1803. Die Französischen Münzen unter einem halben Frank sollen zwar bei den deutschen Erhebungsämtern angenommen werden, jedenfalls nur um Zahlungen in Bruchtheilen unter 50 Centimen zu berichtigen.

Das Verhältniß des Courses und der inländischen Münzsorten zum Franken wird von jedem Landesherrn für sein Gebiet gesetzlich festgestellet.

Die danach angefertigten besonderen Tabellen oder auch eine General-Valvationstabelle werden an jeder Zollstelle in der Amtsstube offen ausgehängt, damit jeder Schiffspatron oder Führer solche einsehen kann.

Außerdem werden sie von den verschiedenen Regierungen auch der Central-Commission zu Mainz mitgetheilt.

Artikel 23.

Der Schiffspatron oder Führer muß bei jeder Zollstelle den Rheinzoll, so wie der Tarif C ihn bestimmt, bis auf die darin angegebene Ausnahme, im Voraus für die folgende Flußstrecke bis zur nächsten Zollstelle auch in dem Falle zahlen, wenn er seine Fahrt nicht bis zum Endpunkte dieser Strecke fortsetzen oder auf dem Wege ganz oder zum Theil ausladen will.

Eine Ausnahme von dieser Regel findet jedoch hinsichtlich derjenigen Fahrzeuge statt, welche den Strom, nachdem sie bei einer an demselben belegenen Zollstelle vorübergefahren sind, verlassen und in einen Nebenfluß desselben einlaufen, dessen Ausmündung zwischen dieser und der folgenden Zollstelle liegt.

In diesem Falle richtet sich die Verpflichtung zur Zahlung

des Zolles nach dem Verhältnisse der Flußstrecke, die der Schiffer von der betreffenden Zollstelle bis zur Mündung des Nebenflusses zurücklegen will.

Die Central-Commission hat den Uferstaaten die zu diesem Ende nöthigen Zusätze zum Tarif C in Vorschlag zu bringen.

Es soll jeder Regierung, die mehrere Zollstellen hat, freistehen, bei Schiffen, welche ohne auszuladen durch ihr ganzes Stromgebiet passiren, die davon zu erhebenden Rheinzölle an einer oder mehreren dieser Zollstellen zu ermäßigen und, nach Bedürfniß, die von den Ladungen der nämlichen Schiffe zu entrichtenden Abgaben an anderen Zollstellen des nämlichen Gebietes zu erhöhen; es versteht sich jedoch, daß in diesem Falle das Ganze der in der ganzen Ausdehnung des besagten Gebietes zu erhebenden Abgaben den Betrag derjenigen Abgaben nicht übersteigen darf, denen jene Schiffe oder ihre Ladungen, wenn keine Ausnahme von der allgemeinen Regel statt fände, unterworfen seyn würden.

Artikel 24.

Wer seine Ladungen an einem Orte empfängt, wo keine Zollstelle ist, hat bis zur nächsten Zollstelle weder Schiffs-Gebühr, noch Rhein-Zoll zu zahlen. Die Ausnahmen ergiebt der Tarif.

Artikel 25.

Wo ein und dasselbe Erhebungsamt zweien oder mehreren Uferstaaten angehöret, werden diese die Einnahme nach Verhältniß der Längen-Ausdehnung ihrer respectiven Ufer-Besitzungen untereinander vertheilen.

Artikel 26.

Es soll einem Staate, der mehrere Zollstellen hat, auf derjenigen Strecke, wo er allein die Hoheit über das Strombett des Rheins ausübt, freistehen, die bisherigen Rheinzollstellen im Innern aufzuheben und die gesammten Rheinschiff-

fahrts-Abgaben, welche früher an den aufgehobenen Stellen erhoben worden, an seiner ersten Zollstelle zunächst der Gränze zu erheben. Die Schiffspatrone oder Führer, die nicht blos durchfahren, sondern ihre Ladung ganz oder theilweise innerhalb der bleibenden Zollstellen absetzen, sollen aber an solchen Abgaben an der ersten Rheinzollstelle des Staats mehr nicht von den Gütern, welche sie auszuladen haben, entrichten, als sie bei dem Fortbestehen der aufgehobenen Zollstellen davon bezahlt haben würden. Dergleichen Aufhebungen einzelner Zollstellen werden der Central-Commission oder, in Abwesenheit derselben, dem Ober-Aufseher der Rheinschifffahrt angezeigt.

Artikel 27.

Ein Schiffspatron oder Führer soll nicht eher eine Waare einladen, oder wenigstens nicht eher von dem Ladungsplatze abfahren, als bis er darüber einen Frachtbrief oder Connaissement erhalten hat, woraus die Gattung, die Menge und der Empfänger der Waare ersichtlich ist.

Die Ladung ist er jedem Zollamte, welches er berührt, durch Vorlegung der Frachtbriefe und des Manifestes nachzuweisen verpflichtet.

Dieses Manifest soll in allen Punkten nach dem unter D anliegenden Schema angefertiget und von den darin erwähnten Belägen begleitet seyn.

Es wird von dem Schiffspatron oder Führer selbst, oder für denselben von einem Andern, der jedoch kein Rheinschifffahrts- oder Hafenbeamter seyn darf, gefertiget und von dem Schiffspatron oder Führer gezeichnet.

Für den Inhalt des Manifestes bleibt der Schiffspatron oder Führer verantwortlich, mag er es selbst abgefaßt oder sich dazu fremder Hülfe bedient haben.

Wenn ein Theil der Ladung erst unterwegs zu derselben hinzukommt oder durch Ausladung davon abgeht: so muß auch dieses auf dem Manifeste vermerkt und nöthigenfalls wie das Haupt-Manifest bescheinigt werden.

Der Schiffspatron oder Führer hat das in Rede stehende Manifest da, wo die Ausladung des Schiffes erfolgt, und unmittelbar nach dieser Ausladung, an die daselbst angestellten oder von dem Einnehmer des nächstgelegenen Zollamtes dahin gesandten Rhein-Zollbeamten abzugeben.

Ein Schiffspatron oder Führer, welcher sein Manifest und die erfoderlichen dazu gehörigen Beläge auf desfallsiges Verlangen nicht in vorgeschriebener Form vorzeigt, hat keinen Antheil an den ihm durch gegenwärtige Ordnung zugesicherten Begünstigungen.

Artikel 28.

An dem Orte der Einladung können die Beamten, welche dazu vom Staate bestellt seyn möchten, sich bei der Einladung selbst, oder nachdem solche geschehen ist, durch eine Untersuchung überzeugen, daß die Waaren nach Gattung und Menge mit dem Manifeste übereinstimmen.

Soweit ihrerseits eine Untersuchung statt gefunden hatte, attestiren sie das Manifest.

Wird einem Schiffspatron oder Führer an einem Orte Ladung einzunehmen verstattet, an welchem die zu vorbemerkter Prüfung erforderlichen Anstalten nicht vorhanden sind; so kann er an der nächsten Rhein-Zollstelle angehalten werden, die Ladung einer Untersuchung zu unterwerfen.

Die Rhein-Zollbeamten anderer Zollstellen haben überdies die Befugniß, bei obwaltendem Verdachte, daß die Ladung nicht so beschaffen sey, wie das Manifest es enthält, sich, so weit es nöthig ist, durch die Besichtigung von der Ladung Kenntniß zu verschaffen.

Auf gleiche Weise können Rhein-Zollbeamte, die sich am Bord eines Bootes oder Nachens mit der Flagge besagter Rhein-Zollverwaltung befinden, von jedem Schiffspatron oder Führer — wo sie ihm auf dem Strome begegnen mögen — die Vorzeigung seines Manifestes fordern. Der oberste Rhein-Zollbeamte am Bord eines solchen Fahrzeuges attestirt alsdann das fragliche Manifest, so wie die etwa darin befind-

lichen nachträglichen Declarationen und hält darauf, daß nichts darin in blanco, auch daß kein Zwischenraum, noch irgend eine Lücke darin gelassen bleibe; in dem Atteste bemerkt er die örtliche Stelle des Stromes, den Tag und die Stunde, wo dasselbe von ihm ausgestellt wird. — Die hier in Rede stehenden Atteste werden ganz kostenfrei ausgestellt.

Artikel 29.

Der Führer eines Floßes ist gehalten, ein Manifest vorzulegen, worin die Summe der Stämme und ihr cubischer Inhalt im Ganzen nach Cubic-Metern angezeigt wird. Die Rhein-Zollbeamten controlliren diese Angaben in Gemäßheit ihrer Instructionen und nach der zu diesem Behufe am Rhein zwischen Straßburg und der Niederländischen Gränze üblichen Reductions-Tabelle.

Artikel 30.

Rheinschifffahrts-Abgaben, die auf den Grund des bei der betreffenden Erhebungsstelle zu diesem Ende vorgezeigten Manifestes gesetzlich erhoben worden sind, werden in keinem Falle zurück gegeben, wenn auch der Schiffspatron oder Führer bei Fortsetzung seiner Reise einen ausserordentlichen Verlust erlitten haben sollte.

Artikel 31.

Schiffe, welche bei einer Rheinzollstelle die Abgaben entrichtet und von dort aus ihre Reise fortgesetzt haben, nachher aber durch Sturm, Eis oder andere Zufälle genöthigt worden sind, mit derselben Ladung an eben diese Zollstelle oder dieselbe vorbei noch weiter zurückzukehren, können nicht angehalten werden, auf derselben Stelle nochmals die besagten Abgaben zu zahlen.

Artikel 32.

Von der Zahlung der auf die Rheinschifffahrt gelegten Abgaben findet eine Befreiung nicht statt. Weder die Ge-

genstände der Ladung und deren Bestimmung, noch die Person des Eigenthümers, begründen hier eine Ausnahme.

Jedem einzelnen Uferstaate bleibt es indessen unbenommen, für sich allein, oder wenn ein benachbarter Staat an der Einnahme Theil nimmt, mit dessen Zustimmung, Ermäßigungen der Rhein-Zollabgaben, oder Befreiungen davon, nicht nur für gewisse Gegenstände ohne Unterschied der Personen durch allgemeine Verordnungen, sondern auch in einzelnen Fällen zum Vortheile gewisser, seinen Unterthanen angehöriger Fahrzeuge oder einer bestimmten Person zu ertheilen; wobei es sich von selbst versteht, daß dergleichen Ermäßigungen oder Befreiungen nur für das ausschließliche Gebiet des Staates, welcher sie gewährt, oder des mitbetheiligten Nachbarstaates gültig sind, wenn nicht auch die anderen Uferstaaten ihre Zustimmung dazu geben.

Artikel 33.

Von einzelnen Uferstaaten kann jedoch der Tarif niemals, wäre es auch nur durch Nebenabgaben, z. B. durch Stempelgebühr u. s. w., erhöhet werden.

Eben so wenig ist es gestattet, ohne Zustimmung aller Rheinstaaten, die Zahl der Zollstellen zu vermehren oder — die Artikel 23 und 26 erwähnten Fälle ausgenommen — anderswohin zu verlegen.

Artikel 34.

Die Rheinschifffahrts-Abgaben sollen niemals weder ganz noch theilweise verpachtet, sondern von jedem Rheinstaate für eigene Rechnung durch Beamte erhoben werden.

Die betheiligten Regierungen der Rheinstaaten verpflichten sich gegenseitig, an ihren respectiven Zollstellen so viele Beamten zu halten, daß in dem Dienste daselbst kein Stillstand, und bei Abfertigung des Schiffspatrons oder Führers, kein Aufenthalt für dieselben eintreten könne.

Artikel 35.

An Orten, wo eine Zollstelle ist, dürfen Schiffspatrone oder Führer nicht ein- oder ausladen, bis sie hierzu von dem Rhein-Zollbeamten die Erlaubniß erhalten haben; den Rhein-Zollbeamten aber ist von ihren respectiven Landesherrschaften ausdrücklich zur Pflicht zu machen, daß sie den Schiffspatronen oder Führern keinen Aufenthalt verursachen.

Im Uebertretungsfalle hat der Schiffspatron oder Führer den doppelten Betrag des Rheinzolles von den früher ein- oder ausgeladenen und an's Ufer gelegten, oder an Bord eines andern Schiffes gebrachten Gütern zu zahlen; vorbehaltlich der übrigen Strafen, welche die Abgabengesetze des Landes, wo dieser Vorschrift zuwider gehandelt wird, gegen vorsätzige oder heimliche Ausladung verhängt haben mögen.

Was an anderen Orten bei dem Anlanden sowohl als dem Ein- und Ausladen zu beobachten ist, bestimmen die Abgabengesetze jedes Gebiets.

Dritter Titel.

Von der Anwendung der in jedem Uferstaate geltenden Steuergesetze bei der Rheinschifffahrt.

Artikel 36.

Ein Schiff, das auf die vorgeschriebene Weise mit einem, in gehöriger und vorschriftsmäßiger Form ausgestellten Manifeste versehen ist, soll unter dem Vorwande, daß es nöthig sey, dessen Ladung zu untersuchen, wegen eines öffentlichen Steuer-Interesse auf seiner Fahrt anderswo, als an einer Rhein-Zollstelle oder in den, unter Artikel 41 gedachten Fällen, nicht aufgehalten werden.

Artikel 37.

Auf dem Rheinstrome, von da, wo er schiffbar wird,

bis in's Meer, und umgekehrt, ist ohne Rücksicht auf das, was in einzelnen Staaten bei der Ein- und Ausfuhr vorgeschrieben seyn mag, die Durchfuhr aller Waaren ohne Ausnahme erlaubt, und bei ihrem Transporte auf dem ganzen eben bezeichneten Rheinlaufe nur den, in der gegenwärtigen Ordnung festgestellten Abgaben unterworfen.

Die Steuergesetze des Landes treten demnach nur ein, wenn Waaren mit der Bestimmung ankommen, im Lande ausgeladen zu werden; wenn Waaren von dem Lande zur Ausfuhr an Bord gebracht, aus dem Schiffe an's Ufer gelegt, oder aus einem Schiffe in ein anderes geladen werden; jedoch bleibt es in Beziehung hierauf bei den, hinsichtlich der Freihäfen, in der gegenwärtigen Ordnung festgestellten Bestimmungen; auch dürfen bei eintretenden ausserordentlichen Beschädigungen des Schiffes, oder bei stürmischer Witterung, oder wenn es an gewissen Stellen des Stromes wegen einer der Schifffahrt ungünstigen örtlichen Beschaffenheit des Strombettes für den Augenblick nöthig werden sollte, die gewöhnlichen Ausladungen zur Erleichterung des Schiffes, aber auf offenem Strome, vom Ufer entfernt, und unter Aufsicht von Steuerbeamten, oder wo dieselben abwesend sind oder fehlen, unter Aufsicht der nächsten Ortsbehörde statt finden.

In keinem Falle dürfen aber die Güter, welche auf dem Rhein eingeführt oder ausgeführt werden, mit einer grösseren Ein- oder Ausfuhr-Abgabe belegt werden, als die Güter derselben Gattung, die man zu Lande ein- oder ausführt.

Artikel 38.

Auf jedem Gebiete bestimmt die Regierung nach ihrem eigenen Gutfinden die Häfen oder Landungsplätze, wo es gestattet seyn soll, einzuladen oder auszuladen.

Wird indessen der Schiffspatron oder Führer durch Sturm oder andere Zufälle an der Fortsetzung seiner Reise verhindert, so ist ihm auch an anderen Orten, wo ihm ein solcher Unfall begegnet, erlaubt, Schiff und Ladung unter Aufsicht

der Steuerbeamten, oder wenn deren keine zugegen sind, unter Aufsicht der Lokal-Obrigkeit in Sicherheit zu bringen.

Nimmt er nachher die Güter wieder ein, um seine Reise fortzusetzen, so hat er davon keine Ein- oder Ausfuhr-Zölle, noch Durchfuhr-Abgaben zu entrichten.

Wer unter solchen Umständen an einem Orte landet, wo keine Steuerbeamten sind, muß der Ortsobrigkeit von seiner Ankunft unverzüglich Anzeige machen und dafür sorgen, daß der Zwang, der ihn zum Anlanden bestimmt hat, glaubhaft festgestellet und eine Verhandlung darüber aufgenommen werde.

Die Steuerbeamten, welche an dem zunächst gelegenen Orte desselben Gebiets angestellt sind, werden hiervon alsbald benachrichtiget und diese können die Ladung unter Aufsicht nehmen.

Wird, um die Waaren keiner weiteren Gefahr auszusetzen, das Schiff ausgeladen: so hat der Schiffspatron oder Führer sich jeder gesetzlichen Maaßregel zur Verhinderung, daß kein Theil seiner Ladung heimlich eingeführt werde, zu unterwerfen.

Eigenmächtige Vorkehrungen, welche der Schiffspatron oder Führer unternimmt, ohne die Steuerbeamten, oder in ihrer Abwesenheit oder Ermangelung die Ortsobrigkeit vorher davon benachrichtiget und ihre Dazwischenkunft abgewartet zu haben, sind nur dann zu entschuldigen, wenn der Schiffspatron oder Führer klar beweiset, daß die Rettung des Schiffes oder der Ladung davon abhing.

Artikel 39.

Wenn ein Schiffspatron oder Führer, ohne ab- und zuzuladen, mit seiner Ladung in einen Theil des Rheins eintritt, in welchem die Hoheit über den Rheinstrom und beide Ufer ungetheilt von einem Landesherrn ausgeübt wird: so ist er für die im ersten Absatze des obigen Artikels 37 bewilligte Transito-Freiheit, in Beziehung auf die das Steuerwesen betreffenden Formalitäten, nur dazu verpflichtet, die Lucken oder die sonstigen Waarenräume verbleien oder ver-

legeln zu lassen, oder nach Ermessen der Lokalbehörde, zur Verhinderung des Schleichhandels, Begleiter an Bord zu nehmen, oder sich auch beiden Formalitäten zugleich zu unterwerfen.

Wenn bei statt findender Verbleiung oder Versiegelung der Lucken oder der sonstigen Waarenräume, Schiffspatrone oder Führer, wegen Wassermangels oder anderer außerordentlicher Umstände halber, zu lichten oder einige Waaren überzuladen genöthiget sind, welche nachher sofort wieder in die nämlichen Fahrzeuge verladen werden sollen: so haben sie sich an die nächsten Steuerbeamten zu wenden, um die Bleie oder Siegel abnehmen zu lassen, auch sich den weiteren Vorkehrungen, welche von den gedachten Beamten zur Verhütung heimlicher Einschwärzung eines Theils der Waaren für nöthig erachtet werden, zu unterziehen.

Die Begleiter haben kein anderes Recht, als Schiff und Ladung, oder Bleie und Siegel, zu dem angegebenen Zwecke zu bewachen.

Den Schiffspatronen oder Führern liegt es ob, jene Begleiter an der Kost der Schiffsmannschaft Theil nehmen zu lassen und ihnen das nöthige Feuer und Licht zu gewähren; außerdem aber dürfen die Begleiter dafür, unter keinem Vorwande, einige Vergütung von dem Schiffspatron oder Führer fordern, noch solche annehmen.

Auch in denjenigen Theilen des Stromes, wo die einander gegenüber liegenden Ufer verschiedenen Landesherren angehören, können die vorstehenden Bestimmungen gleichmäßige Anwendbarkeit erhalten, wenn sich die betreffenden Landesherrschaften über ein gemeinschaftliches Steuersystem geeiniget haben.

Artikel 40.

Hat ein Schiffspatron oder Führer Waaren an Bord, welche in dem Lande, dessen Gränzen er auf der Fahrt berührt, ausgeladen werden sollen: so muß er, wenn es die Steuer-Einrichtung des Landes mit sich führt, seine Ladung

vollständig den an der ersten Rhein-Zollstelle dieses Lande anwesenden Steuerbeamten anzeigen.

Es kann die Revision von ihnen veranlaßt und die Landesteuer von den Waaren gefordert werden, welche ausgeladen und eingeführt werden sollen.

Dasselbe findet in dem Falle statt, wenn der Schiffspatron oder Führer in einem Lande Waaren geladen hat, welche ausgeführt werden sollen. Die Anmeldung geschieht aber alsdann an der letzten Rhein-Zollstelle, innerhalb der Landesgränze, bei den anwesenden Steuerbeamten, oder wenn es die Landesgesetze verstatten, an der dem Ladungsorte zunächst belegenen Zollstelle.

Artikel 41.

Wird ein Schiffspatron oder Führer überwiesen, daß er Schleichhandel zu treiben versucht habe: so soll ihn die Freiheit der Rheinschifffahrt für seine Person und für die Waaren, die er unerlaubter Weise ein- oder ausführen wollte, gegen die Verfolgungen der Steuerbeamten nicht schützen. Die außerdem in dem Schiffe befindlichen Waaren sollen jedoch wegen eines solchen Versuches nicht in Beschlag genommen, auch soll im Allgemeinen gegen einen solchen Schiffspatron oder Führer nicht strenger verfahren werden, als es die allgemeinen in Kraft stehenden Gesetze des Staates, wo der Unterschleif entdeckt worden ist, mit sich bringen.

Wird bei den Rhein-Zollstellen an der Gränze eines Gebietes, wo nämlich das Schiff die Landesgränze ein- oder ausgehend durchschneidet, oder auch während seines Durchganges durch das Gebiet, befunden, daß dessen Ladung von dem Manifeste dergestalt abweicht, daß eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung der Landes-Steuern daraus zu entnehmen ist: so kann der Schiffspatron oder Führer auch dafür nach den Bestimmungen der Steuergesetze des Landes in Anspruch genommen und mit der Strafe belegt werden, welche diese wegen unrichtiger Declarationen verhängen.

Die hohen contrahirenden Theile verpflichten sich weiter,

n, wegen sonst etwa günstiger und mit ihren Finanz-Interessen verträglicher Bestimmungen, welche die Erfahrung der Anwendung ihres Zollsystems auf die Rheinschifffahrt s nothwendig erweisen möchte, um den Handel und die chifffahrt des Rheins zu beleben, übereinzukommen.

Vierter Titel.

Von dem Rechte, die Schifffahrt auf dem Rhein auszuüben.

Artikel 42.

Da die Rheinschifffahrt viele Erfahrung und Ortskenntiß erfordert: so werden zu deren Ausübung nur erfahrene Schiffspatrone oder Führer zugelassen, welche sich über ihre dieſem Stücke erworbenen Kenntnisse vorher ausgewiesen aben. — Wer jedoch einmal zur Rheinschifffahrt berechtiget war, bedarf über seine Fähigkeit keiner weiteren Nachweisung.

Jede Ufer-Regierung wird die nöthigen Maaßregeln ergreifen, um sich von der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Rheinschifffahrt vertrauet.

Das Patent, das hierüber dem Schiffspatron oder Führer von seiner Landes-Obrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertiget wird, giebt ihm das Recht, von dem Punkte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis in's Meer, nnd aus dem Meere bis an den gedachten Punkt, die Schifffahrt in Gemäßheit der Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung auszuüben. Unter der großen, intermediären und kleinen Schifffahrt gilt deshalb kein rechtlicher Unterschied. Dergleichen Schiffer-Patente werden nur anerkannten Unterthanen der Rheinuferstaaten ertheilt und die betreffenden Schiffe darin genau bezeichnet.

Artikel 43.

Der Schiffspatron oder Führer, welchem die Befahrung des Rheins verstattet ist, und welcher denselben befahren darf nirgendwo gezwungen werden, wider seinen Willen zu löschen oder seine Ladung an Bord eines andern Schiffes zu bringen. Daher sind alle Rechte, Privilegien und Gebräuche die mit dieser Bestimmung direct oder indirect im Widerspruche stehen, und in den Rheinhäfen, oder sonst wo an dem Rhein bis in's Meer, entweder zum Vortheile einer Schiffergilde und um die unter ihnen hergebrachte Rangfahrt zu begünstigen, oder aus einem andern Grunde hergebracht waren, ein- für allemal abgeschafft, und dürfen, unter welchem Namen es immer sey, nie wieder eingeführt werden.

Eben dasselbe gilt in Gemäßheit des Artikels 110 der Wiener Congreßacte und der ihr unter N.° XVI angehängten Artikel auch von den mit dem Rhein in directer Verbindung stehenden Flüssen.

Artikel 44.

Alle bis jetzt noch bestehenden Schiffergilden und Zünfte sind aufgelöset.

Ihre Activa und Schulden werden mit Einwirkung der landesherrlichen Behörden, unter welchen sie ihren Sitz haben, liquidirt und die Schulden von den lebenden Mitgliedern berichtiget.

Was übrig bleibt, ist gemeinschaftliches Eigenthum dieser Mitglieder, welche darüber, in so fern es nicht früher auf eine gültige Weise zu einem andern Zwecke bestimmt war, nach Willkühr verfügen.

Artikel 45.

Die Zahl der Rheinschiffer — Patrone oder Führer — ist unbestimmt.

So fern ihnen das Recht eingeräumt wird, auf den in den Rhein sich ergießenden Nebenströmen, als dem Neckar, dem Main, der Mosel und der Maas, imgleichen auch auf

der Schelde, die Schifffahrt auszuüben, sind gegenseitig auch die dortigen Schiffspatrone oder Führer auf dem Rhein zuzulassen.

Sie beweisen alsdann nur, daß sie auf einem dieser Nebenflüsse zur Schiffahrt berechtiget sind.

Artikel 46.

Das Uebersetzen von Personen, Pferden, Wagen, Gepäcke oder anderen Gegenständen von einem Ufer an das gegenüberliegende, und was sonst zum gemeinen Verkehr der beiden Ufer gehört, hat mit dieser Schifffahrts-Ordnung nichts gemein. Auch wird dieselbe überhaupt nicht angewendet, wo die Fahrt eines Schiffspatrons oder Führers auf das eigene Gebiet seines Landesherrn sich beschränkt. — Ein solcher steht allein unter der Obrigkeit des Landes, wo er sein Gewerbe treibt.

Artikel 47.

Der Staat allein, auf dessen Gebiete ein Schiffspatron oder Führer wohnt, hat das Recht, das diesem einmal ertheilte Schiffer-Patent aus erheblichen Gründen wieder einzuziehen. Diese Bestimmung schließt aber das Recht anderer Rheinuferstaaten nicht aus, den Schiffspatron oder Führer, der eines auf ihrem Gebiete verübten Vergehens oder Verbrechens beschuldiget wird, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen und, nach Beschaffenheit der Umstände, bei der Behörde seines Wohnortes zu veranlassen, daß sein Patent eingezogen werde.

Fünfter Titel.

Von Frachten und Rangfahrten.

Artikel 48.

Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transportes beruhen lediglich auf der freiwilligen Uebereinkunft des Schiffspatrons oder Führers und des Versenders oder dessen Committenten; und wie diese unter mehreren Schiffspatronen oder Führern, ohne Rücksicht auf ihren Wohnort, die Wahl haben: so bleibt es dem Schiffspatrone oder Führer freigestellt, eine ihm angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen.

Artikel 49.

Zwei oder mehrere Handelsstädte können gleichwohl mit einer beliebigen Anzahl Schiffspatrone oder Führer, die sie zu ihrem wechselseitigen Verkehr für nöthig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abschließen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft, und andere in ihrem Interesse liegende, mit keinem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehende, Bedingungen feststellen und also eine Rangfahrt einführen, welche dem Handelsstande billige Frachtpreise und den Schiffspatronen oder Führern, so oft sie in einen Hafen einlaufen, eine baldige Rückfracht sichert.

Artikel 50.

In den Städten, wo eine dergleichen Rangfahrt eingeführt wird, steht es jedoch jedem einzelnen Handelsmanne, so wie jedem Schiffspatrone oder Führer frei, an dieser Vereinigung Antheil zu nehmen oder seinen Beitritt zu versagen. Handelsleute sowohl als Schiffspatrone oder Führer, welche der Vereinigung einmal beigetreten sind, können, nachdem sie drei Monate vorher aufgekündiget haben, mit

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

dem Ablaufe jedes Kalender-Jahres wieder ausscheiden. — So lange ein Handelsmann zu der Vereinigung gehöret, bleibt er verbunden, die Rangordnung zu beobachten und darf, dem Vertrage zuwider, seine Waaren weder unter seinem eigenen, noch unter einem fremden, zu dem Ende entlehnten, Namen in ein anderes Schiff verladen; unbeschadet der besonderen Verfügungen fremder Committenten, welche nicht zu der Vereinigung gehören.

Ebenso hat auch jeder Schiffspatron oder Führer, so lange er zu der Vereinigung gehört, die Rangordnung zu beobachten.

Wenn jedoch die Handels-Interessen zweier contrahirenden Städte eine Aenderung der vorstehenden Bestimmungen fordern sollten: so kann solche zwar statt finden; die Verträge müssen aber in diesem Falle einer besonderen Genehmigung der respectiven Regierungen unterworfen werden.

Artikel 51.

Da Verträge über die Errichtung einer Rangfahrt, gleich jedem unter Privatpersonen abgeschlossenen Befrachtungs-Vertrage, nur diejenigen verbinden, welche darin gewilliget haben, und wenn sie Bedingungen enthalten sollten, welche mit einem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehen oder die Rechte anderer Personen verletzen, ohnehin ungültig seyn würden: so bedürfen sie keiner andern Form und Fassung als der, welche überhaupt bei Verträgen dieser Art, nach den gemeinen Rechten des Ortes, wo sie geschlossen sind, dazu erforderlich ist. — Die Central-Commission so wenig, als der Oberaufseher der Rheinschifffahrt sind berechtiget zu fordern, daß solche Verträge durch sie vermittelt oder die Frachtpreise mit ihrer Bewilligung bestimmt werden.

Gleichwohl nehmen die betreffenden Regierungen von diesen Verträgen Kenntniß und lassen dieselben der Central-Commission oder in deren Abwesenheit, dem Oberaufseher der Rheinschifffahrt mittheilen.

Artikel 52.

Einigen sich zwei Regierungen darüber, daß an bestimmten Tagen und Stunden ein Schiff von einem Orte abfahren soll, um Reisende, ihr Gepäck, ihre Wagen und auch Waaren an einen andern Ort zu führen: so hat dieses Schiff gleiche Rechte mit den übrigen, die den Strom befahren.

Die Central-Commission und der Ober-Aufseher der Rheinschifffahrt haben gleichfalls über solche Schiffe keine besondere Aufsicht; am wenigsten haben sie etwas darüber zu bestimmen, ob und wo solche Anstalten errichtet, wie sie befördert und welche besondere Vorschriften deshalb erlassen werden sollen.

Sechster Titel.

Von den polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschifffahrt und des Handels.

Artikel 53.

Meldet sich ein Schiffspatron oder Führer mit einem Fahrzeuge, das zum ersten Male zur Rheinschifffahrt zugelassen oder beladen werden soll: so muß er solches zuvörderst von hierauf eidlich verpflichteten Sachverständigen untersuchen und bezeugen lassen, daß dieses Fahrzeug für denjenigen Theil der Rheinschifffahrt, wofür es bestimmt ist, tauglich befunden worden; daß es dauerhaft gebaut, gut kalfatert, und mit allem nöthigen Takelwerk und Schiffsgeräthe versehen, auch daß es zur Aufbewahrung der einzunehmenden Güter angemessen eingerichtet ist und daß seine Schiffsmannschaft aus einer zu seiner Führung hinlänglichen Anzahl von Matrosen besteht.

Diese Untersuchung muß, so oft der Absender es nöthig findet, und jährlich wenigstens einmal wiederholt werden.

Wer Güter für fremde Rechnung auf dem Rheinstrome zu versenden hat, ist berechtiget, von dem Schiffspatron oder Führer die Beibringung eines durch die besagten Sachverständigen letztlich ausgefertigten Zeugnisses zu verlangen.

Unterläßt er diese Vorsicht und die Waaren gehen auf der Reise wegen Untauglichkeit des Schiffes zu Grunde, oder werden aus dieser Ursache beschädiget: so haftet dafür der Absender, mit Vorbehalt seines Regresses gegen den Schiffer.

Für jeden nach Artikel 38 zum Ein- und Abladen anzuweisenden Hafen veranlassen die betreffenden Regierungen der Uferstaaten das Erforderliche, damit das Verfahren der Sachverständigen ordnungsmäßig eingerichtet und dem dabei interessirten Handelsstande die beabsichtigte Sicherheit gewährt werde.

Artikel 54.

Welche Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Stromfahrzeuges gehören, wird nach den örtlichen Bedürfnissen mit landesherrlicher Genehmigung festgestellt. Sonst aber sollen unter den zur Rheinschifffahrt bestimmten Stromfahrzeugen keine andere Unterschiede irgend einer Art gemacht werden.

Artikel 55.

Ebenso bestimmt jeder Staat die Maaßregeln, die er in seinen Häfen und auf den Ein- und Ausladeplätzen zur Erleichterung des Handels, zur Beförderung der Schifffahrt und Beschleunigung der Versendungen, zur Handhabung einer guten Ordnung bei dem Ein- und Ausladen, zur Sicherheit der an's Ufer gelegten Waaren und Erhaltung derjenigen, welche man aufzunehmen sich weigert oder worüber Streit entsteht, und überhaupt zum Besten des Handelsstandes und der Schiffspatrone und Führer für dienlich erachtet.

Artikel 56.

Der Schiffspatron oder Führer haftet für die Güter, die er zu laden übernommen hat, von dem Augenblicke an, da sie an's Ufer gestellt und ihm als Theil seiner Ladung überwiesen werden.

Haben die Waaren erweislich durch Schuld der Beamten gelitten: so ist die ihnen zunächst vorgesetzte Behörde den Ersatz zu leisten verpflichtet, welcher durch den Regreß an die Beamten nicht aufgehalten werden darf.

Artikel 57.

Während der Fahrt darf der Schiffspatron oder Führer seine Ladung nicht verlassen, widrigenfalls wird auf dessen Gefahr und Kosten, wenn auch kein Schaden hieraus entstanden seyn sollte, wofür er auf jeden Fall verantwortlich bleibt, das Schiff von den Rhein-Zollbeamten einem Setzschiffer anvertraut.

Es versteht sich von selbst, daß diese Verfügung nicht statt hat, wenn der Schiffspatron oder Führer nur augenblicklich sein Fahrzeug verläßt, um sich mit Lebensmitteln zu versehen, den Zoll zu entrichten, oder aus ähnlichen Beweggründen.

Artikel 58.

Allenthalben, wo wegen der Eigenschaften des Fahrwassers, nach der Observanz oder den bestehenden Vorschriften, die Lootsen oder die Steuerleute wechseln, ist der Schiffspatron oder Führer verbunden, einen andern Steuermann oder Lootsen an Bord zu nehmen und soll, wenn er dieses versäumt, von den Rhein-Aufsichts-Beamten dazu angehalten werden.

Unter mehreren zugleich anwesenden Lootsen und Steuerleuten bleibt dem Schiffspatron oder Führer die Wahl.

Artikel 59.

Flußfahrzeuge von geringer Einsenkung, als Nachen un-

ter drei hundert Centner Ladungsfähigkeit, Marktschiffe u. s. w. sind von der im vorigen Artikel ausgedrückten Regel ausgenommen.

Artikel 60.

Was den Dienst der Lootsen oder Steuerleute betrifft: so hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und in Ansehung der Gebühren, welche sie zu fordern berechtiget sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung mit der Maaßgabe sein Bewenden, daß dem fremden Schiffer keine andere Verpflichtungen als dem Einheimischen auferlegt werden.

Artikel 61.

Wer mehrere beladene Fahrzeuge führt, darf in keinem Falle, gleichviel ob er den Strom aufwärts oder abwärts fährt, eines dieser Fahrzeuge an das andere anhängen.

Auch ein leeres Fahrzeug, das über dreihundert Centner Ladungsfähigkeit hat, darf einem beladenen Schiffe nicht angehängt werden.

Tritt die Nothwendigkeit ein, das Schiff zu lichten: so sollen die Lichter abgesondert geführt und, wenn sie stromaufwärts gehen, abgesondert bespannt werden.

Artikel 62.

Mit einer Oberlast auf dem Rhein zu fahren ist verboten. Während der Reise dürfen gleichfalls keine Waaren über Bord aus einem Schiffe in's andere geladen werden, nur die Fälle ausgenommen, wo das Wasser zu niedrig, wenn das Schiff beschädiget ist oder sonst eine dringende Gefahr eintritt, welche den Schiffspatron oder Führer nöthiget, ohne Aufschub zu lichten. — Auch in diesen Fällen hat man sich indessen nach der im Artikel 39 darüber enthaltenen Vorschrift zu richten.

Artikel 56.

Der Schiffspatron oder Führer haftet für die Güter, die er zu laden übernommen hat, von dem Augenblicke an, da sie an's Ufer gestellt und ihm als Theil seiner Ladung überwiesen werden.

Haben die Waaren erweislich durch Schuld der Beamten gelitten: so ist die ihnen zunächst vorgesetzte Behörde den Ersatz zu leisten verpflichtet, welcher durch den Regreß an die Beamten nicht aufgehalten werden darf.

Artikel 57.

Während der Fahrt darf der Schiffspatron oder Führer seine Ladung nicht verlassen, widrigenfalls wird auf dessen Gefahr und Kosten, wenn auch kein Schaden hieraus entstanden seyn sollte, wofür er auf jeden Fall verantwortlich bleibt, das Schiff von den Rhein-Zollbeamten einem Setzschiffer anvertraut.

Es versteht sich von selbst, daß diese Verfügung nicht statt hat, wenn der Schiffspatron oder Führer nur augenblicklich sein Fahrzeug verläßt, um sich mit Lebensmitteln zu versehen, den Zoll zu entrichten, oder aus ähnlichen Beweggründen.

Artikel 58.

Allenthalben, wo wegen der Eigenschaften des Fahrwassers, nach der Observanz oder den bestehenden Vorschriften, die Lootsen oder die Steuerleute wechseln, ist der Schiffspatron oder Führer verbunden, einen andern Steuermann oder Lootsen an Bord zu nehmen und soll, wenn er dieses versäumt, von den Rhein-Aufsichts-Beamten dazu angehalten werden.

Unter mehreren zugleich anwesenden Lootsen und Steuerleuten bleibt dem Schiffspatron oder Führer die Wahl.

Artikel 59.

Flußfahrzeuge von geringer Einsenkung, als Nachen un-

ter drei hundert Centner Ladungsfähigkeit, Marktschiffe u. s. w. sind von der im vorigen Artikel ausgedrückten Regel ausgenommen.

Artikel 60.

Was den Dienst der Lootsen oder Steuerleute betrifft: so hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und in Ansehung der Gebühren, welche sie zu fordern berechtiget sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung mit der Maaßgabe sein Bewenden, daß dem fremden Schiffer keine andere Verpflichtungen als dem Einheimischen auferlegt werden.

Artikel 61.

Wer mehrere beladene Fahrzeuge führt, darf in keinem Falle, gleichviel ob er den Strom aufwärts oder abwärts fährt, eines dieser Fahrzeuge an das andere anhängen.

Auch ein leeres Fahrzeug, das über dreihundert Centner Ladungsfähigkeit hat, darf einem beladenen Schiffe nicht angehängt werden.

Tritt die Nothwendigkeit ein, das Schiff zu lichten: so sollen die Lichter abgesondert geführt und, wenn sie stromaufwärts gehen, abgesondert bespannt werden.

Artikel 62.

Mit einer Oberlast auf dem Rhein zu fahren ist verboten. Während der Reise dürfen gleichfalls keine Waaren über Bord aus einem Schiffe in's andere geladen werden, nur die Fälle ausgenommen, wo das Wasser zu niedrig, wenn das Schiff beschädiget ist oder sonst eine dringende Gefahr eintritt, welche den Schiffspatron oder Führer nöthiget, ohne Aufschub zu lichten. — Auch in diesen Fällen hat man sich indessen nach der im Artikel 39 darüber enthaltenen Vorschrift zu richten.

Artikel 63.

Die Verfügungen des Artikels 61, so wie das Verbot mit Oberlast zu fahren, sind auf die Rheinschifffahrt nicht anwendbar, welche mit Dampfschiffen betrieben wird.

Demnach sollen die auf das Verdeck solcher Schiffe niedergelegten Waaren an einer oder zwei Stellen in der Art vereiniget und mit einem Segeltuche bedeckt werden, daß die Verbleiung statt finden kann, wenn nach Maaßgabe des Artikels 37 die Durchfuhr aus einem Gebiete in das andere hierzu Veranlassung gibt; ohne daß jedoch eine Vermehrung von Kasten oder Aufenthalt entstehen darf.

Die respectiven Landesherrschaften sorgen durch geeignete Maaßregeln für die Beförderung und den Schutz dieses neuen Zweiges der Gewerbthätigkeit; so wie dafür, daß aller Vortheil, welchen derselbe zu versprechen scheint, dem Handelsstande gesichert werde.

Artikel 64.

Uebertretungen der in den Artikeln 61 und 62 enthaltenen Vorschriften werden von dem weiter unten näher zu erwähnenden Rheinzollrichter des Ortes, wo sie zuerst entdeckt wurden, mit einer Geldbuße von einhundert bis dreihundert Franken belegt. Sind andere Nachtheile entstanden, welche der Schiffspatron oder Führer durch Nichtbefolgung der Vorschriften verschuldet: so bleibt er auch dafür verhaftet.

Artikel 65.

Schießpulver soll mit besonderen Fahrzeugen geführt und niemals unter andere Güter verladen werden. Schiffe, die damit beladen sind, bleiben, so viel es sich thun läßt, von dem Ufer entfernt und wenn sie, entweder um ausgeladen zu werden, oder weil sie aus einer andern Ursache die Reise nicht gleich fortsetzen können, vor Anker legen, wird die Polizei-Behörde des zunächst gelegenen Ortes davon benachrichtiget. — Diese bestimmt, was die öffentliche Sicherheit etwa noch weiter erheischen mag, und der Schiffspatron

oder Führer hat die ihm gegebene Vorschrift zu befolgen; alles bei der im Artikel 64 ausgedrückten Strafe, worauf von dem Rheinzollrichter erkannt wird.

Artikel 66.

Die Flößer sind schuldig, einen Nachen vorauszuschicken, um die auf dem Strome oder in dem Hafen befindlichen Schiffe, die Mühlen und Brücken zu warnen, damit jeder auf seiner Hut sey und bei Zeiten die erforderlichen Maaßregeln zu seiner Sicherheit ergreifen könne.

Dieser Nachen soll dem Floße wenigstens eine Stunde vorhergehen und, damit er auch schon von weitem bemerkt werde, zum Zeichen seiner Bestimmung, eine aus sechszehn roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

Die Befolgung dieser Vorsicht allein soll gleichwohl den Flößer niemals entschuldigen, wenn er übrigens nicht alle mögliche Sorgfalt angewendet hat, um Unglück zu verhüten; wenn er nicht mit den, nach der Größe seines Floßes erforderlichen Geräthschaften versehen war, in der Bauart gefehlt oder sonst etwas gethan und unterlassen hat, was ihn nach den allgemeinen Grundsätzen des Rechts verpflichtet, den durch das Vorbeifahren seines Floßes verursachten Schaden zu ersetzen.

Artikel 67.

Alle Rheinstaaten machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, daß auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall in guten Stand gesetzt, darin erhalten und so oft es nöthig seyn wird, ohne einigen Aufschub, auf Kosten desjenigen, den es angeht, wieder hergestellt werde, damit in dieser Beziehung der Schifffahrt nie einiges Hinderniß im Wege stehe.

Sie verbinden sich überdieß, jeder für seine Gebietsstrecke, die nöthigen Maaßregeln zu ergreifen, damit durch Mühlen oder andere Trieb- und Räderwerke auf dem Strome, im-

gleichen durch Wehre und sonstige Kunstanlagen irgend einer Art, niemals eine Hemmung der Schifffahrt verursacht werde; damit bei fliegenden oder Schiffbrücken die freie Durchlassung der Fahrzeuge oder Flöße, die ihre Fahrt fortsetzen wollen, so schnell als möglich geschehe, ohne daß dafür eine andere Zahlung als ein mäßiges, durch gemeinschaftliche Uebereinkunft und auf einen unveränderlichen Satz festzustellendes Entgeld gefordert werden könne, und damit endlich jedes andere im Strombette selbst vorkommende Hinderniß der Schifffahrt — sofern dergleichen Hindernisse von einem Mangel an der gehörigen Stromaufsicht und Instandhaltung herrühren — ohne Aufschub und auf ihre eigene Kosten hinweggeräumt werde. Für das Niederländische Gouvernement sind die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels, so weit sie sich auf die gehörige Instandhaltung des Leinpfades und des Strombettes selbst beziehen, nur in Ansehung der Waal verbindlich.

Artikel 68.

Um den Leinpfad und die daran stoßenden Gebäude, Geländer oder andere Anlagen zu schonen, sollen bei dem Heraufziehen der Schiffe niemals mehr als drei Pferde auf einem Stichseile gehen. Die Uebertreter dieses Verbots können von der gerichtlichen Ortsbehörde mit einer Polizeistrafe belegt werden.

Artikel 69.

Den auf dem Rhein fahrenden Schiffspatronen oder Führern sind von den betreffenden Regierungen angemessene Plätze zur Niederlage ihrer Waaren anzuweisen; auch zum Behufe jeder wünschenswerthen Erleichterung und Beschleunigung der Ein- und Abladungen die nöthigen Einrichtungen anzuordnen und in Stand zu erhalten.

An anderen Orten und Plätzen können die Schiffspatrone oder Führer nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Rheinzollbeamten Güter ein- oder abladen.

An jedem Ein- oder Abladeplatze sorgen die betreffenden Regierungen für die Bestellungen einer mit Verwaltung der Hafen-Polizei zu beauftragenden Beaufsichtigungs-Commission. Zur Bestreitung der desfallsigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten wird unter der Benennung von Bohlwerks-, Krahn- und Waage-Gebühren ein Entgeld erhoben, dessen Betrag aber folgende Sätze, nämlich:

a) an Bohlwerks-Gebühr, 5 Centimen
b) an Krahn-Gebühr, 5 Centimen bei der Abladung, und 5 Centimen bei der Einladung, im Ganzen 10 Centimen
c) an Waage-Gebühr, 5 Centimen

} für den Centner

nicht übersteigen darf.

Güter, welche zu ihrer sicherern Aufbewahrung in den hierzu an jedem Ein- oder Abladeplatze befindlichen Magazinen gelagert werden, zahlen dafür eine Magazin-Gebühr, die während des ersten Monats den Betrag von 1/3 Centime für den Tag, und während jedes folgenden Monats den Betrag von 1/6 Centime für den Tag bei jedem Centner nicht übersteigen darf.

Bei Bestimmung der Höhe der besagten Bohlwerks-, Krahn-, Waage- und Magazin-Gebühren wird der Ausländer dem Inländer völlig gleich behandelt.

Artikel 70.

Wo Werfte, Bohlwerk, Krahne, öffentliche Waagen, Magazine und Sicherheitshäfen, wie der vorhergehende Artikel besagt, auf Kosten des Staates, in dessen Gebiete der Ort gelegen ist, oder auf Kosten einer Stadt errichtet sind, ist nur derjenige, der sie wirklich gebraucht, die in Gemäßheit desselben Artikels von den respectiven Landesherrschaften festzusetzenden und zur Deckung der Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten bestimmten Gebühren zu zahlen verpflichtet.

Alle dieser Bestimmung zuwiderlaufende Gewohnheiten sind hiermit abgeschafft.

Ein Schiffspatron oder Führer, der am Ufer anlegt und Waaren aussetzt oder einladet, ohne eine oder die andere solcher Anstalten zu benutzen, und ohne die gewöhnliche Uferbenutzung zu verhindern, ist die Gebühr nur für diejenigen dieser Anstalten zu zahlen verpflichtet, die er wirklich gebraucht hat und die benutzt werden müssen, um das Gewicht der Ladung, indem sie an Bord gebracht wird, auszumitteln und festzustellen.

Siebenter Titel.

Von Defraudationen der Schiffahrts-Abgaben.

Artikel 71.

Defraudationen der Rheinschifffahrts-Abgaben werden mit einer Geldbuße bestraft, welche dem vierfachen Werthe der nicht gezahlten Abgaben gleichkommt. — Die Abgaben selbst sind hierbei allemal besonders nachzuzahlen.

Bei der Bestimmung der Geldstrafen nimmt man den ganzen Betrag der Abgaben zum Grunde, welche der Schiffspatron oder Führer an der Zollstelle, wo der Betrug entdeckt wird, zu unterschlagen versucht hat, und die an allen übrigen auf demselben Gebiete gelegenen Zollstellen wirklich unterschlagen worden sind.

Entdeckt sich bei dieser Untersuchung, daß auch ein anderer Rheinstaat, oder mehrere, von dem Schiffspatron oder Führer an ihren Rechten verkürzt worden sind: so wird das aufgenommene Protokoll den betheiligten Zollämtern in beglaubigter Form mitgetheilt und zugleich die Strafe für ihre Rechnung miterhoben. — Der Schiffspatron oder Führer wird jedoch aus diesem Grunde an der Fortsetzung seiner Fahrt nicht gehindert.

Artikel 72.

Dem Schiffspatron oder Führer ist an jeder Zollstelle über die dort geschehene Zahlung eine Quittung auszufertigen und überdies die geleistete Zahlung unter seinem Manifeste zu vermerken.

Diese Quittungen müssen genaue Angaben der Zahl von Centnern, wofür das Ganze, das Viertheil oder der zwanzigste Theil des Rheinzolles, oder die doppelte Schiffsgebühr entrichtet worden ist; auch den Betrag der verschiedenen, sowohl an Rheinzoll für die Ladung, als an Schiffsgebühr geleisteten Zahlungen enthalten.

Artikel 73.

Der Schiffspatron oder Führer kann auch an jeder Zollstelle angehalten werden, durch seine Quittungen zu beweisen, daß er überall, wo er schuldig war, den Rheinzoll und die Schiffsgebühr bezahlt habe. — Wer eine oder mehrere dieser Quittungen nicht beibringen kann, wird bis zum Beweise des Gegentheils als Defraudant angesehen und hat einstweilen die nach Artikel 71 verwirkte Strafe zu erlegen.

Artikel 74.

Wer bei einem Zollamte vorbeifährt, ohne zur Entrichtung der Abgaben sich angemeldet und sein Manifest vorgezeigt zu haben, oder wer vor geschehener Entrichtung der Abgaben von einem Zollamte wieder abfährt, verfällt in die oben Artikel 71 festgesetzte Strafe; es sey denn, daß er, um das Schiff, die Ladung oder die Schiffsmannschaft zu retten, durch einen unausweichlichen und klar zu erkennenden Nothfall dazu gezwungen gewesen. Unter solchen Umständen ist es genug, wenn er bei dem Rheinzollamt sich anmeldet, sobald das Schiff, die Güter und die Mannschaft in Sicherheit gebracht sind.

Artikel 75.

Ergiebt es sich bei dem Ausladen des Schiffes oder beim

Abwiegen der ausgeladenen Güter, daß die Anzahl der a
dem Schiffe befindlichen Colli, deren Bezeichnung, oder
Gattung der Waaren, von den im Manifest angegeben
verschieden sind: so wird vor allem untersucht, wovon d
Unterschied herrühre.

Artikel 76.

Sind in dem Manifeste ganze Ladungs-Artikel oder Col
ausgelassen: so hat der Schiffspatron oder Führer die i
Artikel 71 bestimmte Geldstrafe nach Verhältniß der Abgab
verwirkt, welche von den im Manifeste verschwiegenen L
dungs-Artikeln hätten gezahlt werden müssen.

Artikel 77.

Ist das Gewicht im Manifeste unrichtig ausgedrückt und
die Verschiedenheit ist von der Art, daß man sie nicht al
die Folge eines bloßen Zufalls ansehen kann: so zahlt der
Schiffspatron oder Führer die Geldstrafe nach Verhältniß
des Mehrgewichts. — Ist dagegen die Verschiedenheit s
unerheblich, daß eine ihr zum Grunde liegende Absicht z
defraudiren, nicht angenommen werden kann: so findet nur
eine Nachzahlung des einfachen Zollbetrages für das Mehr-
gewicht bei den einer und derselben Landesherrschaft ange-
hörigen Zollstellen statt.

Artikel 78.

Wenn statt einer einem höheren Zoll unterworfenen Waare,
das Manifest eine niedriger besteuerte angiebt: so wird die
Geldstrafe nach dem wahren Ertrage der unrichtig angege-
benen Artikel berechnet.

Artikel 79.

Der Schiffspatron oder Führer haftet in jedem Falle für
die Strafe; ihm bleibt indessen der Regreß wider diejenigen
vorbehalten, welche durch unrichtige Angaben ihn in Irrthum
geführt und zu Schaden gebracht haben.

Artikel 80.

In Beziehung auf die Strafen, welchen der Schiffspatron der Führer bei den Landes-Ein- und Ausfuhrzöllen, durch unrichtige Erklärungen und andere Contraventionen sich aussetzt, wird auf den dritten Titel verwiesen, und soll durch die gegenwärtige Ordnung den in jedem Rheinstaate geltenden Steuergesetzen kein Eintrag geschehen.

Achter Titel.

Von den Gerichten in streitigen Rheinschifffahrts-Angelegenheiten.

Artikel 81.

Ehe die gegenwärtige Ordnung in Vollzug tritt, soll an jedem Ein- oder Abladehafen, oder in jedem Gemeindebezirke, worin sich ein Rheinzollamt befindet, ein daselbst oder doch so nahe als möglich wohnender, auch ausserdem einem richterlichen Amte vorstehender Beamter ernannt werden, zur summarischen Behandlung und Entscheidung in erster Instanz:

a) aller Contraventionen gegen die Bestimmungen dieser Schifffahrts-Ordnung und der hierdurch verwirkten Strafen, insofern der Schiffspatron oder Führer sich denselben nicht freiwillig unterwirft;

b) aller Streitigkeiten wegen Zahlung der Rheinschifffahrts-, Krahn-, Waage-, Hafen-, und Werft- oder Bohlwerks-Gebühren und wegen ihres Betrages;

c) der von Privatpersonen unternommenen Hemmung des Leinpfades;

d) der den Eigenthümern der Zugpferde, bei dem Heraufziehen der Schiffe, zu Last gelegten Beschädigungen am Grundeigenthum, so wie über jeden Schaden, den Schiffer oder Flößer, während der Fahrt oder beim Anlanden, durch ihre Fahrlässigkeit andern verursacht haben sollen.

Name und Wohnort des Zollrichters sollen im Zollamte angeschlagen werden.

Artikel 82.

Die Richter werden von dem Staate, der sie dazu bestimmt und anstellt, als solche erklärt.

Sie werden nicht nur im Allgemeinen eidlich darauf verpflichtet, daß sie jedem, ohne Unterschied der Person, schleunige und unpartheiische Gerechtigkeit widerfahren lassen wollen; sondern versprechen zugleich, in allen durch die gegenwärtige Ordnung vorgesehenen Fällen, die darin enthaltenen Bestimmungen zur Richtschnur zu nehmen.

Das Protokoll über die Verpflichtung des hierbei angestellten oder in der Folge dort eintretenden Personals wird von den Richtern selbst, dem Ober-Aufseher der Rheinschifffahrt zur Nachricht eingesendet und von diesem der Central-Commission bei ihrer nächsten Zusammenkunft vorgelegt.

Artikel 83.

Streitigkeiten, welche über die oben erwähnten Gegenstände an der Zollstelle selbst entstehen, gehören ausschließlich zur Competenz des nach Artikel 81 daselbst angestellten Zollrichters.

Wird an einer Rheinzollstelle über Defraudation der Rheinschifffahrts-Abgaben geklagt: so untersucht der Richter nicht bloß den Betrug, den der Schiffspatron oder Führer an der Zollstelle selbst begangen haben soll, wo er zuerst beschuldiget wird, sondern auch die übrigen, auf derselben Fahrt an den vorherigen von ihm schon zurückgelegten Zollstellen desselben Gebietes begangenen Defraudationen, und bringen auch diese bei Bestimmung der Strafe in Anschlag.

Klagen wider Schiffspatrone, Führer der Leinpferde oder andere Privatpersonen, über Hemmung des Leinpfades, oder über Beschädigung an Grund-Eigenthum, sind bei dem zunächst wohnenden Zollrichter des Gebietes, wo sich der Vorfall ereignet hat, anzubringen.

Artikel 80.

In Beziehung auf die Strafen, welchen der Schiffspatron der Führer bei den Landes-Ein- und Ausfuhrzöllen, durch unrichtige Erklärungen und andere Contraventionen sich aussetzt, wird auf den dritten Titel verwiesen, und soll durch die gegenwärtige Ordnung den in jedem Rheinstaate geltenden Steuergesetzen kein Eintrag geschehen.

Achter Titel.

Von den Gerichten in streitigen Rheinschifffahrts-Angelegenheiten.

Artikel 81.

Ehe die gegenwärtige Ordnung in Vollzug tritt, soll an jedem Ein- oder Abladehafen, oder in jedem Gemeindebezirke, worin sich ein Rheinzollamt befindet, ein daselbst oder doch so nahe als möglich wohnender, auch ausserdem einem richterlichen Amte vorstehender Beamter ernannt werden, zur summarischen Behandlung und Entscheidung in erster Instanz:

a) aller Contraventionen gegen die Bestimmungen dieser Schifffahrts-Ordnung und der hierdurch verwirkten Strafen, insofern der Schiffspatron oder Führer sich denselben nicht freiwillig unterwirft;

b) aller Streitigkeiten wegen Zahlung der Rheinschifffahrts-, Krahn-, Waage-, Hafen-, und Werft- oder Bohlwerks-Gebühren und wegen ihres Betrages;

c) der von Privatpersonen unternommenen Hemmung des Leinpfades;

d) der den Eigenthümern der Zugpferde, bei dem Heraufziehen der Schiffe, zu Last gelegten Beschädigungen am Grundeigenthum, so wie über jeden Schaden, den Schiffer oder Flößer, während der Fahrt oder beim Anlanden, durch ihre Fahrlässigkeit andern verursacht haben sollen.

rufung einzulegen. Er hat deshalb nach dem 9ten Artikel des Wiener Vertrags vom 24. März 1815 zwar unter der Central-Commission und der höheren Instanz des Landes wo das Urtheil ergangen ist, die Wahl; da jedoch die Central-Commission sich nur einmal im Jahr versammelt um Gegenstände von mehrerer Wichtigkeit zu verhandeln hat mithin solche Appellationssachen unmöglich so bald entscheiden kann, als es in diesen Sachen erforderlich ist: so wird in dem Falle, da der Appellant seinen Recurs an die Central-Commission nimmt, das Urtheil erster Instanz provisorisch vollstreckt; wobei es der Einsicht der Richter anheim gestellt bleibt, diese Vollstreckung nach Maaßgabe der Regeln des gemeinen Rechtes mit oder ohne vorhergegangene Sicherheitsleistung zu verstatten.

Artikel 87.

In jedem Rheinstaate bestimmt der Landesherr ein- für allemal das Gericht, bei welchem die Appellationen gegen die in diesem Gebiete von den Zollrichtern in erster Instanz gesprochenen Urtheile angebracht werden können.

Dieses Gericht darf seinen Sitz in keiner, von dem Rheinufer allzu entfernt liegenden, Stadt haben.

Artikel 88.

Wird die Appellation bei diesem Gerichte eingelegt: so hat der Appellant die dort hergebrachten Formen zu beobachten. Ist es dagegen die Absicht, die Berufung bei der Central-Commission einzulegen: so wird der Act, wodurch die Appellation eingelegt wird, in den nächsten zehn Tagen, von der Insinuation des Urtheils an zu rechnen, dem Gerichte, welches entschieden hat, nach der, durch die in dem betreffenden Staate gültige Prozeß-Ordnung, vorgeschriebenen Form in der Person des Gerichtsschreibers und dem obsiegenden Theile an dem in der ersten Instanz dort erwählten Domizil, oder in dessen Ermangelung, gleichfalls auf der Gerichtsschreiberei zugestellet.

Dieser Act enthält eine summarische Anzeige der Beschwerden des Appellanten, nebst der Erklärung, daß die Appellation bei der Central-Commission fortgesetzt werden solle.

Der Appellant übergiebt zugleich in den nächsten vier Wochen nach der geschehenen Insinuation des Appellations-Actes eine schriftliche Ausführung seiner Beschwerden bei dem Richter, der in der ersten Instanz erkannt hat. Der Appellant antwortet darauf in der ihm vorzubestimmenden Frist. — Die Verhandlungen werden darauf mit den vorherigen Acten dem Ober-Aufseher der Rheinschifffahrt eingeschickt, der sie der Central-Commission bei ihrer nächsten Zusammenkunft zur Entscheidung vorlegt.

Werden die in dem gegenwärtigen Artikel dem Appellanten vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet: so wird die Appellation als aufgegeben und nichtig angesehen.

Neunter Titel.

Von den Amtsbefugnissen und Pflichten der Central-Commission, des Ober-Aufsehers und anderer bei der Rheinschifffahrt angestellter Beamten und deren Besoldung.

Artikel 89.

Zur Vollziehung der gegenwärtigen Ordnung concurriren, jeder in dem ihm angewiesenen Wirkungskreise:

1) die Central-Commission;
2) der Ober-Aufseher der Rheinschifffahrt;
3) vier Aufseher und
4) die auf den einzelnen Zollstellen oder sonst angestellten Zolleinnehmer und andere Beamten.

Artikel 90.

Von jedem Rheinstaate wird jährlich ein Bevollmächtigter zur Central-Commission abgeordnet.

Diese Bevollmächtigten vereinigen sich regelmäßig jedes Jahr am 1ten Juli in Mainz und müssen ihre Geschäfte innerhalb eines Monates beendigen. Sind dieser Geschäfte zu viel, als daß sie in einem Monate beendiget werden könnten: so versammeln sie sich nochmals im nächsten Herbste auf einen Monat.

Artikel 91.

Die Vereinigung dieser Abgeordneten bildet die Central-Commission. — Das Loos bestimmt für die Dauer jeder Sitzung, wer bei derselben das Präsidium führen, die vorliegenden Gegenstände zum Vortrag bringen, die dazu erforderlichen Vorarbeiten unter die Mitglieder vertheilen und den Geschäftsgang leiten soll.

Ein andres Mitglied, über dessen Wahl man sich zu einigen hat, übernimmt die Geschäfte des Secretariats, führt in den Sitzungen die Feder und besorgt durch die von der Central-Commission dazu bestimmten Schreiber die Ausfertigung aller Beschlüsse.

Artikel 92.

Die Commission ernennt, ehe für diesmal die versammelten Commissarien sich trennen, den Ober-Aufseher der Rheinschifffahrt und übergiebt demselben die Aufbewahrung ihres Archivs.

Dieser Beamte ist, gleich den übrigen Aufsehern, ihr in seinen Amtsverrichtungen untergeordnet.

Artikel 93.

Die Beschäftigung der Central-Commission besteht vorzüglich darin, daß sie über die Art, wie die Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung bis dahin befolgt worden, Erkundigungen einzieht; bei ihren allerhöchsten und höchsten Committenten, insofern es nöthig oder nützlich seyn mag, neue Bestimmungen in Vorschlag bringt; den betreffenden Behörden die Beschleunigung der Arbeiten empfiehlt, die im

Flußbette, zur Beschützung des Ufers oder an dem Leinpfade entweder dringend nöthig sind oder doch zur Beförderung der Schifffahrt mit Vortheil würden vorgenommen werden können; und daß sie den im 16ten Artikel des Wiener Vertrags ihr vorgeschriebenen umständlichen Bericht über den Zustand der Rheinschifffahrt, ihre Fortschritte oder ihre Abnahme, und über die dabei etwa eingetretenen Veränderungen entwirft.

Endlich entscheidet sie in letzter Instanz die bei ihr eingeführten Prozesse.

Artikel 94.

Alle Beschlüsse der Central-Commission werden nach der absoluten Mehrheit der Stimmen abgefaßt, die in vollkommener Gleichheit abzugeben sind. — Ihre Beschlüsse erlangen jedoch für die Rheinuferstaaten alsdann erst Verbindlichkeit, wenn dieselben ihre Genehmigung dazu durch die betreffenden Commissarien ertheilt haben; indem die Mitglieder der Central-Commission nur als Agenten der Uferstaaten, welche sich über deren gemeinsame Interessen vereinbaren sollen, betrachtet werden können.

Die Commission kann auch nicht in ihrem Namen Gesetze oder neue allgemeine Verordnungen erlassen, und eben so wenig einem Rheinstaate neue Verbindlichkeiten auferlegen, die dieser nie übernommen zu haben behauptet.

Artikel 95.

Die Central-Commission ernennt den Ober-Aufseher auf Lebenszeit. Diese Ernennung geschieht nach Vorschrift des 13ten Artikels des Wiener Vertrages.

Demgemäß haben von überhaupt 72 Stimmen der Preußische Commissarius 24; der Französische 12; der Niederländische Commissarius 12, und die Commissarien der übrigen deutschen Fürsten 24 Stimmen, welche letztere sich nach Verhältniß der Uferstrecken mit eilf Stimmen für den Badenschen, sechs für den Großherzoglich Hessischen, vier für den

Bayerischen und drei für den Nassauischen Commissarius vertheilen.

Artikel 96.

Der jährliche Bedarf der Central-Commission zur Bestreitung der gemeinschaftlichen Kosten wird allemal zum voraus bei der Zusammenkunft vom 1. Juli für das folgende Jahr bestimmt.

Zu den gemeinschaftlichen Kosten werden nur die Besoldung des Ober-Aufsehers, dessen etwanige Pension und die Kanzleikosten gerechnet.

Der Gehalt des Ober-Aufsehers der Rheinschifffahrt und seine etwanige Pension, so wie seine übrigen zur Vergütung geeigneten Ausgaben, werden von den Uferstaaten in dem Verhältnisse getragen, wie sie nach vorstehendem Artikel an der Ernennung jenes Beamten Theil nehmen.

Zu den Kanzleikosten der Central-Commission, welche bei den jährlichen Zusammenkünften vorfallen, entrichtet jeder Uferstaat einen gleichen Antheil.

Die Zahlungen geschehen vierteljährig zum voraus, spätestens am 24. December, 24. März, 24. Juni und 24. September jedes Jahrs für das folgende Quartal.

Die Mitglieder der Central-Commission besorgen, daß der Antheil ihrer allerhöchsten und höchsten Committenten zu gehöriger Zeit an die gemeinschaftliche Kasse zu Mainz kostenfrei abgeliefert werde; der Ober-Aufseher empfängt hieraus seine Besoldung und bestreitet aus dem Ueberschusse die bei der Versammlung der Central-Commission aufgegangenen Kanzleikosten.

Artikel 97.

Die Besoldung des Ober-Aufsehers besteht in 12,000 Francs jährlich mit Einschluß seiner eigenen Bureaukosten. Ihm wird in Dienstsachen die Porto-Freiheit gestattet.

Artikel 98.

Er hat seinen Wohnsitz zu Mainz und correspondirt mit den Aufsehern, sowie mit den von jedem Uferstaate bezeichneten Behörden. Seine Hauptpflicht ist, dafür zu sorgen, daß gegründeten Beschwerden, welche die Aufseher, die Handelsleute oder die Schiffspatrone und Führer in Angelegenheiten der Rheinschifffahrt bei ihm anbringen, schleunig abgeholfen werde.

Sollten in irgend einem Hafen Unordnungen und Mißbräuche sich einschleichen, an einem Orte auf dem Rheinstrome zum Nachtheile der Rheinschifffahrt, unter welchem Vorwande es immer sey, neue Abgaben eingeführt, die hier festgestellten erhöhet oder sonst der Rheinschifffahrt neue Lasten aufgebürdet werden: so steht es Jedem, der sich hierdurch verletzt glaubt, frei, sich an die betreffende Orts- oder Bezirks-Behörde, oder auch an den Aufseher der Rheinschifffahrt, in dessen Bezirk sich der Vorfall ereignet hat, und wenn hierauf den Beschwerden nicht abgeholfen wird, an den Ober-Aufseher zu wenden.

Letzterer kann zur Erörterung der ihm angezeigten Mängel und Beschwerden den Aufsehern und den Rheinzollbeamten Auftrag ertheilen.

Wenn derselbe die Angaben oder Klagen für begründet hält, hat er solche der betreffenden ersten Departemental- oder Provinzial-Behörde bekannt zu machen und auf Abhülfe anzutragen.

Erfolgt die Abstellung nicht: so sind solche Beschwerden von ihm der Central-Commission vorzulegen und bleibt deren weitere Entschließung abzuwarten.

Damit diese ohne Aufschub gefaßt werden kann, muß der Ober-Aufseher die Departemental- oder Provinzial-Behörde auch davon in Kenntniß setzen, daß der streitige Gegenstand vor die Central-Commission gelangen werde. Jener Behörde liegt es alsdann ob, zu veranlassen, daß der Bevollmächtigte des betreffenden Staates mit der erforderlichen Instruction zeitig versehen werde.

Eben dieses Verfahren hat statt, wenn Hindernisse, die im Flußbette entstehen und die Rheinschifffahrt beschwerlicher machen, nicht zu der ersten gelegenen Zeit aus dem Wege geräumt; wenn die an dem Rheinufer und dem Leinpfade erforderlichen Reparaturen vernachläßiget werden; wenn die Rheinzollbeamten durch ihr Benehmen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, oder die Steuerbeamten, der gegenwärtigen Ordnung zuwider, die Freiheit der Rheinschifffahrt verletzen sollten.

Vor der jährlichen Versammlung der Central-Commission hält der Ober-Aufseher alle Materialien bereit, die dazu beitragen können, ihre Arbeiten zu erleichtern, sie über den Zustand der Rheinschifffahrt, ihre Mängel und Bedürfnisse gründlich zu unterrichten und ihr nützliche Vorschläge zu machen.

Artikel 99.

Der Ober-Aufseher legt seinen Amtseid vor der Central-Commission in die Hände des Präsidenten ab und verspricht alle in der gegenwärtigen Ordnung ihm auferlegte Pflichten treu und genau zu erfüllen.

Artikel 100.

Hält die Central-Commission für nöthig, den Ober-Aufseher von seinem Posten zu entfernen; so kann sie, nach Beschaffenheit der Umstände, darüber berathschlagen; ob er lediglich entlassen oder ob er vor Gericht gezogen werden soll.

Im ersten Falle erhält der Ober-Aufseher, wenn er noch nicht zehn Jahre gedient hat, die Hälfte, sonst aber zwei Drittel seiner bisherigen Besoldung als Gnadengehalt. — Eben dies geschieht, wenn er in Ruhestand deswegen versetzt wird, weil ihm sein Gesundheitszustand nicht erlaubt, länger zu dienen.

Die also bewilligte Pension wird auf eben diese Weise wie die Besoldung selbst gezahlt.

Im zweiten Falle entscheidet die Central-Commission in

einer, nach Vorschrift des 17ten Artikels des Wiener Vertrags vorgenommenen Berathschlagung, und also nach absoluter Mehrheit der Stimmen, welche Gerichte in erster und zweiter Instanz ihn richten sollen, und er wird alsdann nach dem über ihn ausgesprochenen Urtheile behandelt.

Ueber die Frage, ob der Ober-Aufseher entlassen werden soll, wird von der Central-Commission auf dieselbe Weise, wie bei Ernennung dieses Beamten (Artikel 95) abgestimmt. Er verliert jedoch seine Stelle nicht, wenn er nicht wenigstens zwei Drittel der im Artikel 95 bestimmten Anzahl von Stimmen gegen sich hat.

Artikel 101.

Der Rhein wird in vier Aufsichts-Bezirke getheilt. Der erste erstreckt sich von da, wo der Strom schiffbar wird, bis zum Ausflusse der Lauter; der zweite von dort bis zum Ausflusse der Nahe; der dritte von der Nahe bis zur Niederländischen Gränze, und der vierte auf den übrigen Theil des Stromes im Niederländischen Gebiete bis in's Meer.

Für jeden dieser Bezirke wird ein besonderer Aufseher für die Rheinschifffahrt auf Lebenszeit ernannt. Frankreich und Baden ernennen den ersten; Bayern, Großherzogthum Hessen und Nassau den zweiten; Preußen den dritten und die Niederlande den vierten.

Jeder Aufseher erhält seine Besoldung und seine etwanige Pension von den Staaten, welche ihn ernannt haben. Von diesen wird ihm auch sein Wohnsitz in einer rheinischen Handelsstadt seines Bezirkes angewiesen.

In Dienstsachen wird den Aufsehern in allen Rheinstaaten die Porto-Freiheit gestattet.

Artikel 102.

Das Amt des Aufsehers, welcher dazu von den Staaten, die ihn ernannt haben, auf die gegenwärtige Ordnung verpflichtet wird, besteht darin, den ihm angewiesenen Bezirk zweimal im Jahre zu bereisen; die in dem Flusse entstandenen

Eben dieses Verfahren hat statt, wenn Hindernisse, die im Flußbette entstehen und die Rheinschifffahrt beschwerlicher machen, nicht zu der ersten gelegenen Zeit aus dem Wege geräumt; wenn die an dem Rheinufer und dem Leinpfade erforderlichen Reparaturen vernachläßiget werden; wenn die Rheinzollbeamten durch ihr Benehmen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, oder die Steuerbeamten, der gegenwärtigen Ordnung zuwider, die Freiheit der Rheinschifffahrt verletzen sollten.

Vor der jährlichen Versammlung der Central-Commission hält der Ober-Aufseher alle Materialien bereit, die dazu beitragen können, ihre Arbeiten zu erleichtern, sie über den Zustand der Rheinschifffahrt, ihre Mängel und Bedürfnisse gründlich zu unterrichten und ihr nützliche Vorschläge zu machen.

Artikel 99.

Der Ober-Aufseher legt seinen Amtseid vor der Central-Commission in die Hände des Präsidenten ab und verspricht alle in der gegenwärtigen Ordnung ihm auferlegte Pflichten treu und genau zu erfüllen.

Artikel 100.

Hält die Central-Commission für nöthig, den Ober-Aufseher von seinem Posten zu entfernen; so kann sie, nach Beschaffenheit der Umstände, darüber berathschlagen; ob er lediglich entlassen oder ob er vor Gericht gezogen werden soll.

Im ersten Falle erhält der Ober-Aufseher, wenn er noch nicht zehn Jahre gedient hat, die Hälfte, sonst aber zwei Drittel seiner bisherigen Besoldung als Gnadengehalt. — Eben dies geschieht, wenn er in Ruhestand deswegen versetzt wird, weil ihm sein Gesundheitszustand nicht erlaubt, länger zu dienen.

Die also bewilligte Pension wird auf eben diese Weise wie die Besoldung selbst gezahlt.

Im zweiten Falle entscheidet die Central-Commission in

einer, nach Vorschrift des 17ten Artikels des Wiener Vertrags vorgenommenen Berathschlagung, und also nach absoluter Mehrheit der Stimmen, welche Gerichte in erster und zweiter Instanz ihn richten sollen, und er wird alsdann nach dem über ihn ausgesprochenen Urtheile behandelt.

Ueber die Frage, ob der Ober-Aufseher entlassen werden soll, wird von der Central-Commission auf dieselbe Weise, wie bei Ernennung dieses Beamten (Artikel 95) abgestimmt. Er verliert jedoch seine Stelle nicht, wenn er nicht wenigstens zwei Drittel der im Artikel 95 bestimmten Anzahl von Stimmen gegen sich hat.

Artikel 101.

Der Rhein wird in vier Aufsichts-Bezirke getheilt. Der erste erstreckt sich von da, wo der Strom schiffbar wird, bis zum Ausflusse der Lauter; der zweite von dort bis zum Ausflusse der Nahe; der dritte von der Nahe bis zur Niederländischen Gränze, und der vierte auf den übrigen Theil des Stromes im Niederländischen Gebiete bis in's Meer.

Für jeden dieser Bezirke wird ein besonderer Aufseher für die Rheinschifffahrt auf Lebenszeit ernannt. Frankreich und Baden ernennen den ersten; Bayern, Großherzogthum Hessen und Nassau den zweiten; Preußen den dritten und die Niederlande den vierten.

Jeder Aufseher erhält seine Besoldung und seine etwanige Pension von den Staaten, welche ihn ernannt haben. Von diesen wird ihm auch sein Wohnsitz in einer rheinischen Handelsstadt seines Bezirkes angewiesen.

In Dienstsachen wird den Aufsehern in allen Rheinstaaten die Porto-Freiheit gestattet.

Artikel 102.

Das Amt des Aufsehers, welcher dazu von den Staaten, die ihn ernannt haben, auf die gegenwärtige Ordnung verpflichtet wird, besteht darin, den ihm angewiesenen Bezirk zweimal im Jahre zu bereisen; die in dem Fluße entstandenen

Schifffahrts-Hindernisse zu untersuchen; den Zustand des Leinpfades in Augenschein zu nehmen und hierüber sowohl, wie über alle der gegenwärtigen Ordnung zuwiderlaufende Mängel, die er entweder auf seinen Reisen entdeckt oder durch eingezogene Berichte vernimmt, seine Regierung durch genaue Berichte zu benachrichtigen, oder, sofern er von ihr dazu ermächtiget ist, diese Mängel sogleich abzustellen. Ueber den Erfolg seiner Bemühungen und Vorschläge benachrichtiget er den Ober-Aufseher.

Die Aufseher dürfen wegen der bei ihnen angebrachten Beschwerden keine Sporteln annehmen.

Artikel 103.

Jeder Staat ernennt selbst die an den Zollstellen seines Gebietes zum regelmäßigen Dienste und zur schnellen Abfertigung der Schiffspatrone oder Führer erforderlichen Zoll-Beamten und verpflichtet sie eidlich auf die gegenwärtige Ordnung.

Die Bestimmung ihrer Besoldungen und ihrer Pensionen, wenn sie in Ruhestand versetzt werden, bleibt ebenfalls dem Gutbefinden des Landesherrn einzig anheim gestellt.

Neben-Emolumente, wozu der Schiffspatron oder Führer etwas beizutragen hätte, dürfen in keinem Falle eingeführt werden.

Wo der Rheinzoll für gemeinschaftliche Rechnung mehrerer Rheinstaaten erhoben wird, bleibt es den betreffenden Regierungen überlassen, sich über ihre gegenseitige Concurrenz zu den Ernennungen zu vereinigen.

Artikel 104.

Die Rheinschifffahrts-Beamten, zu welcher Klasse sie immer gehören, dürfen weder selbst Handel treiben, noch sich mit einer Handlung verbinden, selbst nicht als Commandit-Gesellschafter oder Theilhaber.

Concussion oder Bestechung, zu welcher letzteren Klasse auch jede Annahme eines Geschenkes von Zollpflichtigen oder

für deren Rechnung gehört, ziehen auf jeden Fall, vorbehaltlich der übrigen gesetzlichen Strafen, die Dienstentsetzung nach sich.

Artikel 105.

Alle Rhein-Zollbeamten sind schuldig, ihren Dienst in eigener Person zu versehen. — Wünschen sie auf bestimmte Zeit Urlaub zu erhalten: so haben sie sich deshalb an ihren unmittelbaren Vorgesetzten zu wenden, welcher alsdann durch zweckdienliche Maaßregeln für die regelmäßige Fortsetzung des dem abwesenden Zollbeamten obliegenden Dienstes Sorge trägt.

Die Aufseher wenden sich zu diesem Behufe an die competente Behörde ihrer respectiven Regierung, müssen aber auch dem Ober-Aufseher davon Kenntniß geben.

Artikel 106.

Alle Lokal-Lasten, wozu auch die Gehälter und Pensionen der Zollbeamten zu rechnen, sind ausschließlich für Rechnung der Staaten, welchen die Abgaben gehören.

Artikel 107.

Jeder Regierung der Uferstaaten bleibt es überlassen, welche Uniform sie ihren Rhein-Zollbeamten geben will. — Eine allgemeine Uniform für sämmtliche Rhein-Zollbeamte wird nicht eingeführt.

Die Schiffe und Nachen der Rhein-Zollverwaltung führen die Flagge desjenigen Staates, welchem sie angehören; jedoch zur Bezeichnung ihrer Bestimmung für die Rhein-Zollverwaltung, mit dem Zusatze des Wortes „Rhein.“

Artikel 108.

Sollte zwischen einem oder dem andern Rheinuferstaate (was Gott verhüten wolle) ein Kriegszustand eintreten: so dauert die freie Erhebung der Rhein-Zollabgaben fort, ohne daß derselben von einem oder dem andern Theile Hindernisse in den Weg gelegt werden dürften.

Den im Verwaltungsdienst der Rhein-Zollabgaben verwendeten Schiffen und angestellten Personen kommen alle Vorrechte der Neutralität zu statten; auch werden Schutzwachen (Sauvegardes) für die Rhein-Zollstellen und Cassen bewilliget.

Zehnter Titel.

Von der Vollziehung vorstehender Bestimmungen.

Artikel 109.

Diese Rheinschifffahrts-Ordnung gilt als ein Vertrag, der nur mit allseitiger Bewilligung eine Abänderung erleiden kann.

Die von den Staaten des Rheins genehmigten und mit der Ratification versehenen Urkunden desselben werden, längstens in zwei Monaten vom Tage der Unterzeichnung an zu rechnen, in Mainz ausgewechselt.

Den ein und dreißigsten Tag nach erfolgter Auswechselung wird die Ordnung in Vollzug gesetzt. Alle auf der Rheinschifffahrt bis jetzt haftende Lasten, welche darin nicht ausdrücklich beibehalten sind, sind von eben diesem Tage an abgeschafft.

Mainz den 31. März 1831.

L. S. Gez. Büchler.
L. S. " von Mau.
L. S. " Engelhardt.
L. S. " Georg Carl Aug. Verdier.
L. S. " von Rößler.
L. S. " J. Bourcourd.
L. S. " Heinrich Delius.

Litt. A.

Nachweisung

derjenigen Handels-Artikel, welche bei ihrem Durchgange durch das Niederländische Gebiet von

Krimpen oder Gorcum

bis in's offene Meer

an festbestimmter Abgabe mehr oder weniger als den, durch den Art. 4 des Rheinschifffahrts-Vertrages festgestellten Abgabensatz

von 13¹/₂ Cents für 50 ℔ Niederl. Gewichtes stromaufwärts,
„ 9 „ „ „ „ „ stromabwärts

zu zahlen haben.

I) Handels-Artikel, die einem höheren Satze an festbestimmter Abgabe unterliegen:

		Betrag des Abgaben-Satzes für einen Centner von 50 Pfund Niederländisch Brutto-Gewichtes, sowohl für die Fahrt aufwärts als für die Fahrt abwärts.
1) Thee	Bös und groben Congo	1 Gulden 48 Centen.
	alle andere Theesorten	2 „ 80 „
2) Salz	rohes Kochsalz	— „ 90 „
	raffinirtes Kochsalz	7 „ 20 „

II) Handels-Artikel, die einem niedrigeren Satze o festbestimmter Abgabe unterliegen:

	Betrag des Abgaben-Satzes für einen Centner oder 50 Pfund Niederländisch Brutto-Gewichtes.	
	Für die Fahrt aufwärts	Für die Fahrt abwärts
1) Unausgelaugte Asche . . .		
2) Gußeisen in Gänsen u. Masseln, und Roheisen . . .		
3) Galmeierz		
4) Getreide aller Art . . .		
5) Getrocknete Hülsenfrüchte .		
6) Lohrinde		
7) Mehl und Grütze aller Art.	3½ Centen.	2½ Centen.
8) Pech		
9) Sämereien aller Art . . .		
10) Behauene Bruchsteine zu Fußboden, Mühlensteine, Schleifsteine		
11) Theer		
12) Alaunerde und Alaunsteine .		
13) Brennholz von allen Gattungen und Kohlen daraus.		
14) Alle nicht besonders genannte rohe Erze		
15) Gips		
16) Kalk	1 Cent.	¾ Cent.
17) Gebrannte Steine aller Art.		
18) Steinkohlen		
19) Schiefersteine		
20) Gemeine Töpferwaare . .		
21) Torf und Torfkohlen . . .		
22) Vitriolsteine oder Vitriolerde.		

	Betrag des Abgaben-Satzes für einen Centner oder 50 Pfund Niederländisch Brutto-Gewichtes.	
	Für die Fahrt aufwärts	Für die Fahrt abwärts
33) Frische Butter in einzelnen Stücken		
34) Dünger aller Art, als: ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken zum Düngen, Mergel, Stallmist u. s. w. . .		
35) Eier		
36) Gemeine Erden, wie Sand, Lehm ꝛc.		
37) Faschinen zum Wasserbau .		
38) Lebende Fische	$^6/_{10}$ Cent.	$^6/_{10}$ Cent.
39) Futterkräuter, Heu u. Schilf		
40) Frische Gartengemüse, als: Blumen, Gemüse, genießbares Wurzelwerk . . . ,		
41) Geflügel		
42) Milch		
43) Frisches Obst		
44) Gebrochene Bau- und Pflastersteine		
35) Stroh und Spreu		
36) Lebende Thiere		

III) Von Bau- oder Nutzholz wird die festbestimmte Abgabe nach der Niederländischen Cubikelle und nach den, im Tarif der gewöhnlichen Rhein-Zollabgaben sub Litt. C festgesetzten Verhältnissen entrichtet.

Gezeichnet: Büchler. von Nau. Engelhardt. Verdier. von Rößler. J. Bourcourd. Delius.

Litt. B.

Tarif

der Gebühren, welche von den Schiffsgefäßen bei der Schiffahrt auf dem Rhein, nach Verhältniß ihrer Ladungsfähigkeit, an jeder Zollstelle zu erlegen sind.

Für ein Fahrzeug von	Francs.	Cts.
50 und unter 300 Centner, der Ctner zu 50 Kil.	—	10
300 « « 600 « « « « « «	—	90
600 « « 1000 « « « « « «	1	83
1000 « « 1500 « « « « « «	3	—
1500 « « 2000 « « « « « «	4	50
2000 « « 2500 « « « « « «	6	—
2500 « « 3000 « « « « « «	7	50
3000 « « 3500 « « « « « «	9	—
3500 « « 4000 « « « « « «	10	50
4000 « « 4500 « « « « « «	12	—
4500 « « 5000 « « « « « «	13	50
5000 Centner und darüber « « « « «	15	—

Wird eine Zollstelle ganz aufgehoben: so werden die bisher daselbst erhobenen Schiffsgebühren an der vorhergehenden Zollstelle von denen Schiffen miterhoben, die ihre Fahrt über die aufgehobene Zollstelle hinaus fortsetzen wollen.

Mainz, den 31. März 1831.

Gezeichnet: Büchler. von Nau. Engelhardt. Verdier. von Rößler. J. Bourcourd. Delius.

Tarif für den Rheinzoll.

Von allen Gegenständen, welche auf dem Rhein verschifft werden und die nicht ausdrücklich ausnahmsweise geringer belegt sind, wird für den Centner an Rheinzoll erhoben:

	Für die Rheinstrecke		Bei der Fahrt				
	von	bis	abwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.	aufwärts an der Zollstelle zu	Cent.	Mill.
1	der Badisch-Französischen Gränze	Breisach	Breisach	13	90	Breisach	20	90
2	Breisach	Straßburg	desgl.	12	90	Straßburg	19	40
3	Straßburg	Neuburg	Straßburg	15	16	Neuburg	22	80
4	Neuburg	Mannheim	Neuburg	22	52	Mannheim	33	87
5	Mannheim	Mainz	Mannheim	18	76	Mainz	28	21
6	Mainz	Caub	Mainz	8	95	Caub	13	45
7	Caub	Coblenz	Caub	10	70	Coblenz	16	09
8	Coblenz	Andernach	Coblenz	5	50	«	«	«
9	Coblenz	Andernach	«	«	«	Andernach	8	30
10	Andernach	Linz	Andernach	3	10	Linz	4	70

1,11 19

167,72

Für die Rheinstrecke			Bei der Fahrt					
	von	bis	abwärts an der Zollstelle zu			aufwärts an der Zollstelle zu		
				Cent.	Mill.		Cent.	Mill.
11	Linz	Cöln	Linz	11	80	Cöln	17	70
12	Cöln	Düsseldorf	Cöln	11	60	Düsseldorf	17	40
13	Düsseldorf	Ruhrort	Düsseldorf	7	40	Ruhrort	11	10
14	Ruhrort	Wesel	Ruhrort	7	30	Wesel	11	«
15	Wesel	Niederländisch-Preuß. Gränze bei Schenkenschanz	Wesel	10	30	Emmerich	15	50
			Wenn den Leck abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn den Leck aufwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu		
16	Lobith	Vreeswyk	Lobith	12	«	Vreeswyk	18	«
17	Vreeswyk	Krimpen	Vreeswyk	7	«	Krimpen	10	«
			Wenn die Waal abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn die Waal aufwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu		
18	Lobith	Tiel	Lobith	11	«	Tiel	16	«
19	Tiel	Gorcum	Tiel	8	«	Gorcum	12	«

Ausnahmen.

A. Ein Viertel von obigen Tarifsätzen wird entrichtet von:

1) unausgelaugter Asche;
2) Gußeisen in Gänsen und Masseln, und Roheisen;
3) Galmei-Erz;
4) Getreide aller Art;
5) getrockneten Hülsenfrüchten;
6) Lohrinde;
7) Mehl und Grütze aller Art;
8) Pech;
9) Sämereien aller Art;
10) behauenen Bruchsteinen zu Fußboden, Mühlensteinen, Schleifsteinen;
11) Theer;
12) Salz.

B. Ein Zwanzigstel des Tarifsatzes wird entrichtet von:

1) Alaun-Erde und Alaun-Steinen;
2) Brennholz von allen Gattungen und Kohlen daraus;
3) allen, nicht besonders genannten, rohen Erzen;
4) Gips;
5) Kalk;
6) gebrannten Steinen aller Art;
7) Steinkohlen;
8) Schiefersteinen;
9) gemeiner Töpferwaare;
10) Torf und Torfkohlen;
11) Vitriol-Steinen oder Vitriol-Erde.

C. Es wird von Bau- oder Nutzholz der Zoll nach cubischem Maaße entrichtet und zwar:

1) von Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birn-, Apfel- und Kornelholz, von einem Cubikmeter:

a) bei der Fahrt abwärts, so viel wie von vier Centnern nach der ersten Geldspalte;

b) bei der Fahrt aufwärts, so viel wie von zwei und einem halben Centner nach der zweiten Geldspalte des vorstehenden Tarifs;

2) von Fichten-, Tannen-, Lerchen-, Buchen-, Pappeln-, Erlenholz und andern weichen und harzigen Holzarten, von einem Cubikmeter:

a) bei der Fahrt abwärts, so viel wie von zwei Centnern nach der ersten Geldspalte;

b) bei der Fahrt aufwärts, so viel wie von einem und einem viertel Centner nach der zweiten Geldspalte des vorstehenden Tarifs.

D. Anstatt der Tarifsätze wird bloß die Schiffsgebühr, nach dem besondern Tarif für dieselbe, noch einmal, mithin überhaupt doppelt erhoben, wenn die Ladung des Schiffes lediglich enthält:

1) Frische Butter in einzelnen Stücken;
2) Dünger aller Art, als: ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken zum Düngen, Mergel, Stallmist ꝛc.;
3) Eier;
4) gemeine Erden, wie Sand, Lehm ꝛc.;
5) Faschinen zum Wasserbau;
6) lebende Fische;
7) Futterkräuter, Heu und Schilf;
8) Frische Gartengewächse, als: Blumen, Gemüse, genießbares Wurzelwerk;
9) Geflügel;
10) Milch;
11) Frisches Obst;
12) gebrochene Bau- und Pflastersteine;
13) Stroh und Spreu;
14) lebende Thiere.

Wenn ein Schiff von diesen Artikeln nicht überhaupt fünfzig Centner geladen hat, bleiben sie ganz außer Betracht und frei; wenn dagegen das Schiff noch andere Gegenstände geladen hat: so ist der dafür bestimmte Zoll noch besonders zu zahlen.

Mainz, den 31. März 1831.

Gezeichnet: Büchler. von Nau. Engelhardt. Verdier. von Rößler. J. Bourcourd. Delius.

Bemerkung.

Die Zollempfänger nehmen sich Dupla der Manifeste zum Nachweise ihrer Einnahmen und werfen in den Spalten 10 und 11 den Gesammtbetrag der erhobenen Gefälle und Strafen in Buchstaben aus; sie unterzeichnen gemeinschaftlich mit einem andern Zollbeamten.

Manifest

des Schiffspatrons oder Führers _____ wohnhaft zu

Das von dem Unterzeichneten unter (Bezeichnung des Uferstaates, dem die Flagge angehört) Flagge geführte Schiff, genannt , welches Centner zu tragen vermag und auf dem Werfte des zu wohnhaften Schiffbauers gebaut worden ist, gehört eigenthümlich dem (N. N. zu N. Declaranten) oder dem Unterzeichneten.

Die Ladung ist zu eingenommen und aus folgendem Nachweise das weiter Erforderliche zu ersehen:

Litt. D.

Visa zur Verification der Ladung.	Nummer der Frachtbriefe nach der Zahlfolge.	Namen der Versender und Empfänger.	Bestimmungsort der Waaren.	Der Collis oder Gebinde: Zahl.	Der Collis oder Gebinde: Zeichen und Nummern.	Genaue Benennung der Waaren nach ihren beim Handelsstande gebräuchlichen Namen.	Gewicht jeder Waarengattung: Declarirtes Gewicht.	Gewicht jeder Waarengattung: Gewicht, wie solches bei der Untersuchung befunden worden, wenn dieselbe ein von der ersten Declaration abweichendes Resultat geliefert hat.	Betrag: der Rhein-Zollabgaben.	Betrag: der etwaigen erhobenen Strafen.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Daß vorstehendes Manifest in jeder Beziehung richtig und übereinstimmend mit der Ladung ist, wird hiermit versichert.

den 18 (Unterschrift.)

Protokoll

zu der Uebereinkunft und Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 in Betreff des 2. Alinéa des Art. 11 des besagten Tractates gehörig.

Frankreich. Der Bevollmächtigte hat die Ehre die Erklärung vorzulegen, worauf sich der Zusatz zu dem Artikel 11 des Reglements-Entwurfs bezieht:

» Da die französische Regierung, ohne die allgemeinen Interessen ihres Nationalhandels zu benachtheiligen, nicht unbedingt den Artikeln 9, 10 und 11 des hier beiliegenden Reglements zustimmen kann; demohnerachtet aber doch wünscht, der Regierung der Niederlande, so wie den übrigen Rheinuferstaaten, ihren aufrichtigen Wunsch zu erkennen zu geben, mit ihnen beizutragen, die Schifffahrt und den Handel dieses Stromes zu beleben: so willigt sie ein, ihr gegenwärtiges Mauthgesetz durch nachstehende Verfügungen, welche dieselbe Gesetzeskraft haben, als wenn sie in das Reglement selbst eingerückt wären, zu modificiren.

» 1) Die Kaufmannsgüter und Colonialwaaren, welche auf dem anliegenden Etat verzeichnet sind, werden in dem wirklichen Entrepôt zu Straßburg aufgenommen; nach den Bedingungen des Art. 25 des Gesetzes vom 8. Floreal Jahr XI., des Art. 14 des Gesetzes vom 17. Mai 1826 und der früheren Verordnungen, nach welchen dieses Entrepôt gegründet wurde.

» 2) Jene dieser Kaufmannsgüter oder Colonialwaaren, die aus Ländern jenseits des Meeres herkommen oder die das Product rheinischer Uferstaaten unterhalb Mainz sind, müssen entweder in letzterem Hafen oder zu Thal geladen worden seyn.

» 3) Sie können auf allen Punkten, als Transitgut, weiter verführt werden, mit Ausnahme jener, welche der Art. 22 des Gesetzes vom 28. April 1816 bezeichnet, indem diese sol-

ches nur mittelst des Rheins oder des Canals können, um durch Hüningen wieder auszugehen.

»4) Sie können, sey es durch das Entrepôt, sey es für den Transit, nur der einfachen Waage-Gebühr von 15 Centimes von 100 Francs Werth, oder von 25 Centimes per Centner Markgewicht, nach der Wahl des Steuerpflichtigen, unterworfen werden.

»5) Jene von genannten Waaren, die sich in dem Art. 22 des Gesetzes vom 28. April 1816 verzeichnet finden, können in keinem Falle, obgleich in dem Entrepôt zu Straßburg aufgenommen, zum innern Verbrauch erklärt werden: sie müssen immer wieder ausgeführt werden, wie dies weiter oben gesagt ist.

»6) Wenn die Fahrzeuge, die in die Ill schiffen, um in das Entrepôt von Straßburg zu gelangen, mit Magazinen versehen sind, die solide Scheidewände haben und gänzlich von den Zimmern und andern von der Schiffsmannschaft zugänglichen Orten getrennt sind: so sind sie auf der Wantzenau nur der Verbleiung der Luke unterworfen, wovon die Mauth übrigens die Verschließung durch Vorlege- oder Combinations-Schlösser, durch Siegel und andere Mittel, welche sie für gut findet, anzuwenden, zusammen oder getrennt, so wie durch Douanen-Begleitung, welche ihr immer frei stehen wird an Bord zu geben, sicher stellen wird.

»7) Die Waaren, welche nicht geraden Weges von der Wantzenau nach Hüningen in den Fahrzeugen expedirt werden, deren Zugänge so verschlossen sind wie oben gesagt ist, sind der Verbleiung unterworfen, entweder auf der Wantzenau, oder bei dem Ausgang aus dem Entrepôt von Straßburg. In obigen Fällen wird die Verbleiung doppelt seyn, wenn es sich von fabricirten Waaren handelt, welche in dem anliegenden Etat mit einem Sternchen (*) bezeichnet sind. Jene fabricirten Waaren, welche auf beiliegendem Etat mit zwei Sternchen (**) bezeichnet sind, müssen in Kisten, die in gutem Stande sind, vorgezeigt werden.

»8) Alle Fahrzeuge, welche den Uferstaaten des Rheins

oder den Nebenflüssen dieses Stromes angehören, sollen den französischen Schiffen hinsichtlich der Gebühren und der Schifffahrts-Befugniß auf der Ill bis Straßburg gleichgestellt seyn. Dieselbe Begünstigung ist ferner auf die Niederländischen Fahrzeuge für den Transit der Waaren, welche zum Entrepôt zugelassen werden, von Straßburg bis nach Hüningen durch den Rhone-Canal in den Rhein ausgedehnt.«

Der Königlich Niederländische Bevollmächtigte bezieht sich auf das Separat-Conferenz-Protokoll vom 23. März zum 512. Protokoll vom 30. des nämlichen Monats gehörig.

Der Königlich Französische Bevollmächtigte bezieht sich seiner Seits auf die gemeinschaftliche amtliche Erklärung hierüber, welche in dem besagten Protokoll der Central-Commission angeführt ist.

Gezeichnet: Engelhardt. J. Bourcourd.

Gezeichnet: Büchler. von Rau. Engelhardt. Verdier. von Rößler. J. Bourcourd. Delius.

Pièce jointe à la déclaration de Mr. le commissaire de France, concernant l'art. 11 du traité du 31 Mars 1831.

E T A T.

Liège en planches.
Bois de teinture en buches.
Bois d'ébénisterie.
Cire non ouvrée.
Colle de poisson.
Crins bruts et frisés.
Sucre brut et terré.
Café.
Cacao.
Canelle, cassia lignea et scavisson.
Girofle (clous, griffes et antofles de)
Muscades.
Macis.
Poivre et piment.
Thé.
Riz, sagou et tapioca.
Coton en laine.
Fromages.
Citrons, oranges et leurs variétés.
Fruits secs.
Houblon.
Laines en masse.
Dents d'éléphant.
Ecailles de tortue.
Nacre de perle.
Cornes de bétail préparées et en feuillets.
Plomb brut.
Etain brut.
Smalt et azur.
Peaux brutes.

Fanons de baleine bruts.
Pelleteries non ouvrées.
Poils en masse.
Soufre.
Gommes d'acacia (arabique), caoutchouc, aloés, opium, camphre, cachou et tous les sucs végétaux d'Europe autres que liquides.
Cochenille, indigo, rocou, orseille et toutes autres teintures et tannins, autres que liquides.
Bitumes solides.
Bois odorans.
Bulbes et oignons.
Couleurs, celles liquides exceptées.
Graines d'amome.
Espèces médicinales.
Graisses non liquides.
Antimoine.
Arsenic métallique.
Mercure natif ou vif-argent.
Produits chimiques, ceux liquides exceptés.
Substances propres à la médecine et à la parfumerie.
Tabacs en feuilles.
Soies grèges et moulinées.
Os de bétail.
Dents de loup.
Colle forte.
Oreillons.
Graines oléagineuses.
Fruits à distiller.
Semences forestales.
Chicorée en racine.
Chardons cardières.
Bois communs.
Coques de coco.
Callebasses vides.
Grains durs à tailler.

Ecorces de tilleul pour cordages.
Plants d'arbres.
Jus de réglisse.
Glu.
Plantes alcalines.
Marc d'olives sec (grignon).
Plomb battu ou laminé.
Zinc autre qu'ouvré.
Manganèse.
Graphite.
Confitures sèches.
Gingembre.
Fer platiné ou laminé et fer blanc.
Fer de tréfilerie.
Acier naturel et fondu.
Cuivre et laiton bruts, battus ou laminés.
Fil de cuivre.
Cuivre doré en lingots, battu et filé sur fil.
Cuivre argenté en masses, battu et filé sur fil.
Etain battu et laminé.
Bismuth.
* * Armes, autres que celles de calibre.
* * Bimbeloterie.
* Liège ouvré.
* Caractères d'imprimerie.
* * Cire ouvrée.
* * Cordages.
* * Feutres.
* Chanvre et lin.
* * Fournitures d'horlogerie.
* * Horloges en bois.
* Instrumens aratoires, d'optique, de calcul, d'observation, de chirurgie, de chimie, de musique.
* * Joncs.
* Limes et râpes.
* Machines et mécaniques.

* Mercerie.
* Meubles.
* * Miroirs.
* Outils.
* * Ouvrages en bois.
* * Parapluies.
* * Pierres ouvrées.
* Plumes,
* Scies.
* * Peignes et billes de billard.
* * Vannerie à dénommer.
* * Verres à lunettes.
* * Vitrifications.
* * Parfumerie.
* * Epices préparées.
* * Amidon.
* * Bougies de blanc de baleine et de cachalot.
* * Chandelles de suif.
* * Fanons de baleine apprêtés.
* Poterie { de terre { grossière. / fayence. / de grès commun.
* * Porcelaine.
* * Verres et cristaux { grands miroirs étamés. / verres à cadran.
* Ouvrages de poil, autres que les tissus.
* Carton.
* Papier.
* Livres.
* * Cartes géographiques.
* * Gravures et lithographies.
* * Musique gravée.
* * Pelleteries ouvrées.
* Ouvrages en plomb.
* * Corail taillé non monté.
* Bâts non garnis de cuir.

* * Effets à usage.
* * Objets de collection hors de commerce.
* Sucres raffinés.
* * Acier ouvré.
* * Cuivre allié de zinc filé poli (sauf celui pour les cordes d'instrumens et celui propre à la broderie.)
* * Cuivre doré filé sur soie.
* * Cuivre doré filé ouvré.
* * Cuivre argenté filé sur soie.
* * Cuivre ouvré, autre que pur, allié, doré ou argenté.
* * Etain ouvré.
* * Zinc ouvré.
* * Bismuth ouvré.
* * Savons.
* * Poterie de grès fin.
* * Verrerie de toute sorte.
* * Glaces.
* * Schakos de feutre garnis de cuir.
* * Peaux préparées et ouvrées.
* * Plaqués.
* * Coutellerie.
* * Ouvrages d'horlogerie montés.
* * Sellerie.
* * Tabletterie.

NOTA. Les marchandises fabriquées non comprises dans cet état n'en jouiront pas moins du transit en passe-debout et sans entrepôt qui peut leur être accordé par les lois générales de France.

Signé BÜCHLER. DE NAU. ENGELHARDT. VERDIER. DE ROESSLER. J. BOURCOURD. DELIUS.

Anlage

zu dem 521. (Separat) Protocolle vom 16. Juni 1831.

Ratifications-Auswechselungs- und Hinterlegungs-Akt

der

unter dem 31. März 1831 in Mainz abgeschlossenen Uebereinkunft und Rheinschifffahrts-Ordnung.

Nachdem die Unterzeichneten in Gemäßheit des 520. und 521. (Separat) Protocolls der Central-Commission sich vereinigt hatten, um zur Auswechselung der Ratifications-Urkunden der in Mainz unter dem 31. März des gegenwärtigen Jahres, zwischen den Uferstaaten des Rheins abgeschlossenen Uebereinkunft zu schreiten, so haben dieselben die Urkunden besagter Ratificationen vorgelegt, welche, nachdem solche in gehöriger Form befunden worden waren, herkömmlicher Weise ausgewechselt wurden. — Zu gleicher Zeit wurde zur Uebergabe in die Hände des zeitlichen Präsidenten, und zur Hinterlegung in das Archiv der Central-Commission derjenigen sieben Exemplare der Vertrags-Ratifications-Urkunden geschritten, welche zu diesem besondern Behufe ausgestellt worden sind.

Zur Beurkundung dessen haben die Unterzeichneten den gegenwärtigen Protocollar-Act, salvo praejudicio, nach der bei der Central-Commission hergebrachten Weise, unterschrieben und ihre Siegel beigedruckt, welcher Vertrags-Auswechselungs-Act, zu gleicher Zeit, als Empfangs- und Hinterlegungs-Bescheinigung angesehen werden soll.

Geschehen zu Mainz den 16. Juni 1831 und vollzogen in acht Ausfertigungen, wovon die achte gleichmäßig in dem Commissions-Archive hinterlegt bleiben wird.

L. S.	Unterzeichnet:	Büchler, Präsident.
L. S.	«	von Nau.
L. S.	«	Engelhardt.
L. S.	«	Verdier.
L. S.	«	von Rößler.
L. S.	«	J. Bourcourd.
L. S.	«	Delius.

521tes (Separat) Protocoll

der durch den Wiener Congreß für die Organisation und Administration der Rheinschifffahrt instituirten Central-Commission.

In Gegenwart der nachstehend benannten Herren Bevollmächtigten:

Für	Baden	des Herrn	Büchler, Präsident.
«	Baiern	« «	von Nau.
«	Frankreich	« «	Engelhardt.
«	Hessen	« «	Verdier.
«	Nassau	« «	Ritter von Rößler.
«	Niederland	« «	J. Bourcourd.
«	Preußen	« «	Delius.

Mainz den 16. Juni 1831.

§. 1.

Nachdem die sämmtlichen unterzeichneten Bevollmächtigten, in Gemäßheit des, nach Inhalt des 520ten (Separat) Protocolls, vom 31ten Mai d. J., gefaßten Beschlußes, unter dem heutigen, Vormittags 11 Uhr, in dem gewöhnlichen Sitzungs-Saale der Central-Commission sich versammelt hatten, um, in Gefolge der Bestimmungen der unter dem 31ten März d. J. glücklich abgeschlossenen und gemeinschaftlich unterzeichneten Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins, und auf die Schifffahrt dieses Flußes sich beziehenden Ordnung, zur Auswechselung der Vertrags-Ratificationen zu schreiten; so lud Präsidium, in allgemeiner Beziehung auf die in dem §. I. des 514ten (Separat) Protocolls vom 31ten März d. J. enthaltene, gemeinschaftlich ausgedrückte Verwahrung der vertragsmäßigen

Rechte und Ansprüche aus dem Pariser Frieden, vom 30ten Mai 1814, und der Wiener Congreß-Acte, hinsichtlich der freien Fluß-Schifffahrt und der Rheinschifffahrt insbesondere; — auch aller Gerechtsame, Vorbehalte und Erklärungen, wie solche in den vorhergegangenen Protocollen der Central-Commission niedergelegt worden sind, — die anwesenden Herrn Bevollmächtigten hiernächst ein, zur Vorlage und Auswechselung der nun sämmtlich eingegangenen Ratifications-Urkunden sofort überzugehen.

Demgemäß wurde, nach Maasgabe des als Beilage diesem Protocolle beigefügten besondern Akts, die Auswechselung der Vertrags-Ratificationen vorgenommen.

§. 2.

Nachdem die Ratifications-Auswechselung hiernach geschehen und constatirt worden; so wurde, in Gemäßheit des Art. 109 des Rheinschifffahrts-Vertrags, letztes Alinea, also lautend: »Den ein und dreißigsten Tag, nach erfolgter Aus»wechselung, wird die Ordnung in Vollzug gesetzt,« — weiter erkennt; daß die Vollziehung dieses Vertrags demnach mit dem 17ten Juli nächsthin überall einzutreten habe; zu welchem Behufe das gegenwärtige Protocoll, gleichzeitig mit den zum Drucke beförderten Vertrags-Exemplaren, in den beiden Sprachen, — den betreffenden allerhöchsten und höchsten Ufer-Staaten-Regierungen zur weiteren Anordnung der Vollziehung unterlegt werden soll.

§. 3.

Präsidium. Da die Ratifications-Urkunden der hohen Souveräns der Rheinuferstaaten größtentheils auf die zu den Protocollen der Rheinschifffahrts-Central-Commission abgegebenen Erklärungen und auf die unter Mitwirkung der respectiven Commissarien von derselben gefaßten Beschlüsse, ausdrücklich Bezug nehmen: so hat der unterzeichnete Präsident, dem mehrseitig geäusserten Wunsche gemäß, nachstehende, als wesentlichste Supplementar-Bestimmungen anzu-

ehende Erläuterungen, Vorbehalte und Vereinbarungen be-
onders auszuheben und dem Ratifications-Protocolle einzu-
verleiben für angemessen erachtet; wobei jedoch bemerkt wird,
daß der nähere Inhalt der Protocollar-Verhand-
lungen selbst, hierunter einzig als maaßgebend
anzusehen ist:

1) Die Großherzoglich Hessische Regierung hat bisher von Ladungen, welche zu Berg Mainz passiren, um in den Main zu fahren, die Rheinschifffahrts-Gebühren mit 13½ Cent. für Güter 1ster Classe erhoben; — diese Erhebung soll den Bestimmungen des 23ten Vertrags-Artikels unerachtet einstweilen fortdauern, deren Ermäßigung aber, bei Regulirung der Mainschifffahrts-Verhältnisse in nähere Erwägung gezogen, und darüber das Nöthige festgesetzt werden. — Die Großherzoglich Hessische Regierung einerseits und die Regierungen der übrigen Rheinuferstaaten andererseits haben sich bis dahin rücksichtlich dieses Gegenstandes alle Rechte und Ansprüche gegenseitig vorbehalten. — Die näheren Verhandlungen sind in den Protocollen

Nro. 501, vom 19ten December 1830,
Nro. 507, » 31ten Jänner 1831,
Nro. 510, » 7ten bis 9ten März 1831,
Nro. 513, » 31ten März 1831,

enthalten.

2) Die Königlich Bayerische Regierung hat auf Verlegung des Rheinzollamtes von Neuburg nach Germersheim angetragen. — Die zunächst hierbei betheiligten Regierungen von Baden und Frankreich, wollen sich hierüber mit der Krone Bayern weiter vereinigen und der Central-Commission von dem Erfolge Kenntniß geben lassen — wie aus dem Protocoll Nro. 501 vom 19ten December 1830 zu ersehen ist.

3) Den wegen des Wasserstandes nothwendigen Umladungen der Güter, welche aus dem Rhein in den Main gehen, sollen resp. an der Mainspitze, vor Weisenau, oder an den Werften von Mainz, keine der bisherigen Observanz oder der Billigkeit widerstreitende Hindernisse in den Weg

gelegt werden. Großherzoglich Hessischer Seits wird man die Zollaufsicht in dieser Hinsicht auf das Nothwendige beschränken und dieserhalb eine befriedigende Anordnung treffen, worüber die Protocolle Nro. 501, 507 und 513 das Nähere enthalten.

4) Die Großherzoglich Hessische Regierung hat die Zulassung der Schifffahrt der Nebenströme auf dem Rhein, mit dem Genuß aller in den Artikeln 11 und 45 des Vertrags stipulirten Vortheile, von der Regulirung der Schifffahrts-Verhältnisse, nach Maasgabe der Wiener Bestimmungen über den Neckar und Main, Artikel 3. u. s. w., abhängig zu machen gewünscht. — Es ist hierüber vereinbart worden, daß die Reciprocität der Schifffahrt des Rheins und der Nebenströme nicht ausgesetzt werden solle, wogegen die Bevollmächtigten von Baden, Bayern, Hessen und Nassau zugesagt haben, baldigst den hierauf bezüglichen Wiener Stipulationen genügen zu wollen, worüber die Protocolle Nro. 501 vom 19ten December 1830 und Nro. 513 vom 31ten März 1831 Auskunft geben.

5) Der Herzoglich Nassauische Commissär hat eine nachträgliche Erörterung über die Frage vorbehalten: ob die Lahn zu den im Art. 45 der Rheinschifffahrts-Acte bezeichneten Flüssen gehöre. — Vid. Protokoll vom 19. Dezember 1830, Nro 501.

6) Die Königliche Regierung der Niederlande hat den cumulativen Gebrauch der beiden, resp. über Helvoetsluys und Gorcum, oder über Briel und Krimpen ein- und ausführenden Wasserstraßen für die gesammte Schifffahrt der Rheinuferstaaten nachgegeben; nur soll in Fällen des Uebergangs aus der einen dieser Wasserstraßen in die andere, darüber mit Angabe des wirklich vorhandenen Bedürfnisses, der niederländischen Mauth-Behörde vorher Kenntniß gegeben und deren eventuel nicht zu versagende Ermächtigung eingeholt werden. — Dieser Gegenstand ist in den Protocollen Nro 501 vom 19. Dezember 1830 und Nro 507 vom 31. Jänner 1831 verhandelt worden.

7) Ebengedachte allerhöchste Regierung hat nach Inhalt des Protocolls vom 28. September 1830 Nro 495, die Zulassung der Seeschiffe der Rheinuferstaaten auf dem Rhein mit allen für die Rheinschifffahrt stipulirten Vortheilen und resp. Verpflichtungen noch ausdrücklich anerkannt und hierdurch den Artikel 3 des Vertrags erläutert.

8) Die Königliche Regierung der Niederlande ließ wegen veränderter Umstände darauf antragen, daß die in den Artikeln 5 und 6 des vereinbarten Vertrags-Entwurfs enthaltene Bezeichnung von Antwerpen weggelassen werden möge. — Als man hierauf, in Folge umständlicher Erörterungen, einzugehen bemüht war, erklärte der Bevollmächtigte Sr. Majestät des Königs der Niederlande:

» daß wenn seine Regierung auf dem Weglassen des
» Hafens von Antwerpen bestehe, sie keineswegs gemeint
» sey, von den Bestimmungen der bestehenden allgemei-
» nen Verträge und besonders von den Separat-Artikeln,
» welche der Wiener Congreß-Acte beigefügt sind und
» auf die Flüsse Bezug haben, welche ihr Gebiet durch-
» strömen, abzugehen u. s. w.

Während die übrigen Rheinuferstaaten eine nähere Regulirung dieser Angelegenheit vorbehielten, ließ Preußen, mit Baden, Baiern und Hessen insonderheit zu Protocoll erklären:

» daß die Auslassung nur für den Fall einer bleibenden
» Trennung von Antwerpen gelten soll; daß allen übri-
» gen Bestimmungen des vorliegenden Vertrags sowohl,
» als der Wiener Congreß-Acte, so weit sie die König-
» liche Regierung der Niederlande zu erfüllen im Stande
» seyn werde, in Kraft blieben, und daß man nament-
» lich auf die Benutzung der unmittelbaren Verbindung
» zwischen den Gewässern des Rheins und der Schelde
» für die Handelsschifffahrt der Rheinuferstaaten
» keineswegs zu verzichten beabsichtige. — Man wolle
» jedoch, mit Festhaltung des ausgedrückten
» Vorbehalts, einwilligen, daß der Gegenstand erst
» nach vollständiger Regulirung der belgischen Territo-

» rial-Angelegenheiten zu einer besondern Erörterung ge-
» zogen und darüber das Nähere vereinbart werde; «
womit dann auch Frankreich, und Nassau, rücksichtlich der nachträglichen Verhandlung, sich einverstanden erklärten.

Der niederländische Herr Bevollmächtigte drückte hierauf die Ueberzeugung aus, daß seine allerhöchste Regierung sich nicht weigern werde, dem gemachten Vorbehalte zu genügen, und mit den verschiedenen Uferstaaten zur angedeuteten Epoche in fernere Unterhandlungen einzugehen.

Die nähern Verhandlungen über diesen Gegenstand, dessen Erledigung zu den Ratifications-Vorbehalten gehört, sind in den Protocollen Nro 507 vom 31. Jämer 1831, Nro 510 vom 7. bis 9. März c. a., und Nro 512 vom 30. März c. a. enthalten.

9) Die Central-Commission hat sich auf den Antrag des französischen Commissärs im 501. Protocolle bereit erklärt, die in Antrag gebrachten Ermäßigungen verschiedener Tarifsätze an Schiffsgebühren und Rheinoctroi-Gefällen gleich nach der Ausführung des Vertrags zum Gegenstand ihrer Verhandlungen machen zu wollen.

10) Im 495. Protocoll hat die Königliche Regierung der Niederlande eine Anfrage des französischen Gouvernements dahin beantworten lassen: wie es keineswegs im Sinne des Vertrags liege, daß die in den Verbrauch des Königreichs der Niederlande übergehenden Waaren, neben den Eingangs-Rechten und Accisen, auch noch dem droit fixe unterworfen seyn sollten.

11) Nach Inhalt der Protokolle Nro 471 und 501 hat die Großherzoglich Hessische Regierung für nöthig erachtet, die Fortdauer der bisherigen auf den Art. 12 der Octroi-Convention von 1804 gegründeten Erhebung von den aus dem Main nach dem Oberrhein gehenden Schiffsladungen in besondere Erinnerung zu bringen.

Die Central-Commission hat hierbei für alle Theile ebenfalls gleiche Rechte vorbehalten.

Niederland. (Ueberſetzung.) Der K. Niederländiſche Bevollmächtigte nimmt die Freiheit, ſich, ſo weit es nöthig iſt, wegen der Präſidial-Einleitung im §. I. dieſes Protocolls, auf die Vorgänge ſeines allerhöchſten Hofes in den Unterhandlungen, und was die Präſidial-Auseinanderſetzung über die Protocollar-Erklärungen und Vorbehalte betrifft, welche Gegenſtand des §. III. ſind, auf die Central-Commiſſions-Protocolle ſelbſt ausdrücklich zu beziehen.

§. 4.

Mit Beziehung auf den §. II. des 516. (Separat) Protocolls vom 2. April letzthin wurde von dem zeitlichen Präſidium übernommen, im Namen der Central-Commiſſion, Sr. Excellenz dem Herrn Miniſter, Baron von Eberſtein, als bei derſelben von Seiten der freien Stadt Frankfurt a/M. accreditirt, die nunmehr erfolgte Ratification des Rheinſchifffahrts-Vertrags, vom 31. März letzthin, durch die Herrn Bevollmächtigten der ſieben Uferſtaaten, unter Mittheilung eines gedruckten Vertrags-Exemplars zu notificiren.

Hierauf wurde dieſes Protocoll geſchloſſen und unterzeichnet am Tage, Monat und Jahr wie oben.

Gezeichnet: Büchler, Präſident.
« von Nau.
« Engelhardt.
« Verdier.
« von Rößler.
« J. Bourcourd.
« Delius.

Mainz,
gedruckt bei Johann Wirth.

Druckfehler.

Seite 41, 2te Zeile von oben, lese Bestellung.
„ 54, Art. 99, 1te Zeile, „ Central-Commission.